2021
2030

Национална стратегия

за безопасност на движението по пътищата в Република България

универсална
безопасна
мобилност

Държавна агенция
Безопасност на движението по пътищата

София, 2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Графики, таблици и фигури 4

Използвани съкращения 5

Въведение 9

Раздел 1
Мащаб на проблема: преглед и анализ 16

глава 1.1 Политика за БДП 18
глава 1.2 Пътнотранспортен травматизъм 30
глава 1.3 Влияещи фактори 70

Раздел 2
Универсална безопасна мобилност: инвестиции в човешки капитал 110

глава 2.1 Визия 112
глава 2.2 Цели 116

Раздел 3
Управление: изпълнение и контрол 130

глава 3.1 Принципи 132
глава 3.2 Ефективност 144
глава 3.3 Ключови показатели 152
глава 3.4 Отчитане 162
глава 3.5 Ангажимент за успех 168
глава 3.6 Комуникация 174

Заключение 178

Графики, таблици и фигури

Г1. Планирано и постигнато намаляване броя на загиналите в ЕС за периода 2010 – 2020 г. 35
Г2. Загинали и тежко ранени в Република България. 35
Г3. Сравнителни данни за броя на загиналите в ЕС в периода 2010 - 2018 г. 37
Г4. Тенденция загинали и ранени 43
Г5. Загинали участници в движението по пътищата 44
Г6. Загинали в населени и извън населени места 44
Г7. Ранени в населени и извън населени места 44
Г8. Видове превозни средства към края на 2018 г. 52
Г9. Дял на пострадалите в леки автомобили, разпределени по година на първа регистрация 53
Г10. Възрастова структура на автомобилния парк на България по вид и година на първа регистрация към края на 2018 г. 54
Г11. Леки автомобили, участвали в ПТП през 2019 г. 54
Г12. Тенденция загинали на територията на област София-град 59
Г13. Тенденция тежко ранени на територията на област София-град 59
Г14. Тенденция загинали на територията на област Пловдив 61
Г15. Тенденция тежко ранени на територията на област Пловдив 61
Г16. Тенденция загинали на територията на област Варна 63
Г17. Тенденция тежко ранени на територията на област Варна 63
Г18. Тенденция загинали на територията на област Смолян 65
Г19. Тенденция тежко ранени на територията на област Смолян 65
Г20. Тенденция загинали на територията на област Габрово 67
Г21. Тенденция тежко ранени на територията на област Габрово 67
Г22. Тенденция загинали на територията на област Кърджали 69
Г23. Тенденция тежко ранени на територията на област Кърджали 69

Т1. Пътнотранспортни произшествия 36
Т2. Загинали при ПТП 36
Т3. Ранени при ПТП 38
Т4. ПТП с пострадали по месеци и години 39
Т5. Загинали вследствие на ПТП по месеци и години 39
Т6. ПТП с пострадали по дни от седмицата и години 40
Т7. ПТП с пострадали по часове и години 41
Т8. Загинали в ПТП по области и години 57

Ф1. Средногодишен брой загинали и ранени 42
Ф2. Основни видове тежки ПТП. 45
Ф3. Разпределение на средния брой загинали при ПТП по области 56
Ф4. Разпределение на средния брой тежко ранени при ПТП по области 56

Използвани съкращения

ААП	Асоциация на автомобилните производители
АГКК	Агенция по геодезия, картография и кадастър
АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АПК	Административнопроцесуален кодекс
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДП	Безопасност на движението по пътищата
БИС	Български институт по стандартизация
БЧК	Български Червен кръст
ВАС	Върховен административен съд
ГПК	Граждански процесуален кодекс
ДАБДП	Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“
ДАМТН	Държавна агенция за метрологичен и технически надзор
ДОККПБДП	Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЗАП	Закон за автомобилните превози
ЗДвП	Закон за движението по пътищата
ЗНА	Закон за нормативните актове
ЗАНН	Закон за административните нарушения и наказания
ЗП	Закон за пътищата
ИАААА	Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“
МВР	Министерство на вътрешните работи

МОН	Министерство на образованието и науката
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МТСП	Министерство на труда и социалната политика
МПС	Моторно превозно средство
НАП	Национална агенция за приходите
НСИ	Национален статистически институт
НСОРБ	Национално сдружение на общините в Република България
ОДМВР	Областна дирекция на МВР
ОКБДП	Областна комисия по безопасност на движението по пътищата
ООН	Организация на обединените нации
ОПУ	Областно пътно управление
ППЗДвП	Правилник за прилагане на Закона за движението по пътищата
ППЗП	Правилник за прилагане на Закона за пътищата
ППС	Пътно превозно средство
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
РЗИ	Регионална здравна инспекция
СЗО	Световна здравна организация
УС	Управителен съвет
ЦСМП	Център за спешна медицинска помощ
MAIS3+	Maximum Abbreviated Injury Scale (Максимално опростена скала на нараняванията)


Пази семейството си на пътя!
ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ
БЕЗОПАСНОСТ НА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА
www.sars.gov.bg



въведение

Европа е в движение

Мобилността оказва голямо влияние върху ежедневието.

Чрез нея се определя как взаимодействат хората, икономиките, общностите и страните. На европейско ниво в транспортния сектор работят над 11 милиона души, което представлява 5% от общата заетост. Автомобилният транспорт заема почти половината от товарната дейност. Около 13% от всички разходи на домакинствата се разпределят за някакъв вид превоз. За периода 2010-2050 г. се очаква на ниво ЕС пътническият транспорт да нарасне с близо 42%, а товарният с 60% (ЕК: 2019).

Днес този сектор претърпява дълбоки трансформации - технологични, икономически и социални.

От съществено значение за изграждането на Европа, която закриля, е не само оползотворяването на потенциала на тези промени, но и противодействието на съпътстващите рискове. С нарастването на интензивността на придвижване вследствие на динамиката на ежедневието се увеличава и взаимодействието между хората и пътната система. Така явлението пътнотранспортен травматизъм се разгръща с огромни социално-икономически последици, които Световната здравна организация нарича „епидемия".

Безопасната мобилност е индикатор за развитието на обществото.

В силна зависимост от нея са не само средната продължителност и качеството на живот, но и транспортът, околната среда, образованието, здравеопазването, социалното дело и благосъстоянието. Последствията от пътнотранспортни произшествия ежегодно допринасят за намаляване на световния брутен вътрешен продукт в колосални размери.

Броят на смъртните случаи по пътищата в света е неприемливо висок.

Приблизително 1.35 милиона души загиват всяка година вследствие на пътнотранспортни произшествия, а други 50 милиона са ранени. Това засяга цялото общество, тъй като социално-икономическите разходи надхвърлят 120 милиарда евро годишно (СЗО: 2019).

В глобален мащаб редица страни отбелязват успех в намаляването на загиналите по пътищата, но напредъкът варира значително в различните държави. Съществува пряка връзка между риска от смърт вследствие на ПТП и нивото на доходи на населението. При средно ниво на смъртност от 27.5 на 100 000 души население този риск е над три пъти по-висок в страните с ниски доходи, в сравнение с тези с високи, където средната стойност е 8.3 смъртни случая на 100 000 души население (СЗО: 2019).

През последните десетилетия БДП в ЕС се подобри значително.

Европа е начело в класацията за най-безопасни пътища със средно 49 загинали на един милион души. Африка е на последно място с над 260 (СЗО: 2019).

От 2010 г. до днес средногодишното намаление на броя на загиналите по пътищата на ЕС вследствие на ПТП е над 2%, което се равнява на общо намаление от около 20% при целево към 2019 г. от 43% (ЕК:2019). В ЕС през 2018 г. 25 100 души са загубили живота си, а около 135 000 души са тежко ранени. Голяма част от тях са най-уязвимите участници в движението: пешеходци, велосипедисти и мотоциклетисти.

Над 90% от фаталните случаи са в държави с ниски и средни доходи. Нараняванията при ПТП са водещата причина за смъртност във възрастовата група от 5 до 29 години.

Статистиката показва стойности, непостигащи целево заложените от ЕС - 50% по-малко загинали и 20% по-малко ранени към 2020 г. спрямо изходната 2010 г. Целта на ЕС за намаляване наполовина на загиналите към 2020 г. все още остава недостижима.

Въпреки регистрираните положителни тенденции, задържането на високо ниво на травматизма и в България поставя страната далеч от заложените в глобалните, европейските и националните политики цели.

През 2019 г. ЕК обяви нова цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата до 2030 г. в сравнение с 2020 г.

За изпълнение на тази нова общоевропейска цел националната политика на Република България в областта на БДП изисква ангажирането на все по-голям обществен ресурс за ефективно противодействие на пътния травматизъм.

Голяма част от произшествията на пътя са предотвратими.

Намаляването на пострадалите и на загубите е функция най-вече от регулаторната база, пътната инфраструктура, автомобилния парк, поведенческите модели на участниците в движението по пътищата, контролната дейност, адекватна спасителна и спешна медицинска помощ.

Въздействието върху тези определящи фактори не би могло да бъде ефективно, ако към тях се подхожда фрагментарно.

Това налага придържането към ясна национална политика, целенасочени и координирани действия, системност и последователност на мерките, подходящи инвестиции и високо ниво на социална отговорност както на институциите, така и на обществото.

Безопасността на движението по пътищата е споделена отговорност.

Всяка мярка за въздействие следва да се прилага единствено в условията на конструктивен обществен дебат: когато тя е осъзната, припозната и осъществима в контекста на държавния апарат, академичното познание, изследователската и приложната наука, неправителствената дейност, училището, работното място и семейството.

Мисията на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е да координира провеждането на националната политика в областта за ефективно изпълнение на държавните приоритети.

Важно е да се поставят амбициозни, но реалистични цели.

Пълното премахване на вероятността от настъпване на произшествие на пътя е отвъд възможностите на индивида, обществото, институциите и държавите. Всяка цел в тази крайна посока би била нереалистична. Инцидентите настъпват в резултат на сложна поредица от събития и комбинация от обстоятелства, сред които попада и човешката грешка - елемент, който не може да бъде изцяло елиминиран.

Благоприятното въздействие върху състоянието на БДП обаче е съвсем реалистичен процес.

Следва да се отчете, че когато типичните грешки са идентифицирани, голяма част от тях могат да бъдат предотвратени. Нерядко човешката грешка е симптом на неуспех, който е отражение на други дълбоки проблеми.

В този смисъл темата предполага прилагането на широко контекстуален подход, който разглежда движението по пътищата в неговата цялост и изследва факторите, влияещи в една или друга степен върху човешкия фактор.

Тази Стратегия засяга взаимодействието между човека и средата на придвижване.

Документът се основава на разбирането, че влиянието на всички фактори за настъпване на пътнотранспортно произшествие е комплексно и се подлага на системен анализ, както и че въздействието на тези фактори в голяма част може да бъде управлявано с всички възможни инструменти на съвременната правова държава.

В основата на Стратегията стои амбициозната визия за безопасност на движението по пътищата, подкрепена от предизвикателни 10-годишни цели и показатели за изпълнение.

Контекстът на европейската политика и на настоящата Стратегия е в посока намаляване наполовина на годишния брой загинали и тежко ранени към 2030 г.

България изразява ангажимент в по-дългосрочен план (2050 г.) да работи към нулева смъртност в резултат от пътни инциденти.

Пътят към тази визия изисква значителни усилия за обезпечаване на толерантни към човешките грешки пътища, ефективна регулация и контрол, технически изправни автомобили, жизнеутвърждаващи поведенчески модели и установен ред за спасителна реакция.

Постигането на целите изисква прилагането на широк спектър от мерки в условията на национален консенсус, тъй като безопасността на пътя е отговорност на всички.

Стратегията отразява приоритетите на национални, европейски и международни публични политики, равносметката от планирането и изпълнението на предходните усилия, съществуващите добри практики и спецификата на средата.

Въпреки че продължаваме да обучаваме участниците в движението, да насърчаваме спазването на правилата и да възпитаваме безопасното поведение на пътя, фокусът не може и не бива да бъде ограничен само до човешкия фактор.

Това означава да въздействаме също и на: безопасността на превозните средства, които използваме; нивото на защита, осигурена от пътищата; ресурсите на спасителната дейност и медицинската помощ, които овладяват травмата; цялостните регулаторни механизми на държавата.

Целта е да се сведе до минимум броя на произшествията, както и да се гарантира, че вече настъпили пътни инциденти няма да водят до тежко нараняване или загуба на живот.

Стратегията интегрира подхода „безопасна система“.

Той отчита, че хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежеланите тежки последици.

България се развива

Започва ново десетилетие със свой специфичен обществен контекст.

Време със собствени черти, което ни поставя както пред стари, така и пред нови предизвикателства.

Този контекст изисква от нас да се усъвършенстваме: да подобряваме средата, в която работим, творим, пътуваме и почиваме; да надграждаме своите умения за намиране на хармония с околния свят; да се учим как се споделят отговорности, за да водим по-сигурен, природосъобразен, справедлив и щастлив живот.

Предстои да преминем отвъд остарели стандарти и стереотипи, да изследваме нови области на научно познание, да въвеждаме иновации и доказани добри практики, да търсим устойчиви решения и партньорства там, където знанията и уменията са в основата на опазването на човешките живот и здраве.

раздел 1

мащаб на проблема:

преглед и анализ



глава 1.1

политика



акценти

От съществено значение е разработването и прилагането на целенасочени публични политики, които интегрират обвързващи цели и показатели, свързани с БДП.

За намаляване на жертвите на пътя се полагат значителни усилия на световно, европейско и национално ниво.

Развитите държави си поставят все по-амбициозни ангажименти.

Темата за БДП се превръща в един от основните политически приоритети.

Глобалните цели стимулират държавите за подобряване на безопасността на пътя, а сравнителният анализ представя не само картина на техния успех, но дава и отправните точки за предприемане на подходящите действия.

Данните за травматизма предоставят възможност за определяне и наблюдение на ключови показатели за изпълнение, за да могат страните да оценят ефекта от своите политики.

1.1.1 Рамка на глобалната политика по БДП: цели и показатели

През 2010 г. ООН и ЕС обявиха война срещу причините, водещи до загуба на живот вследствие на ПТП.

Периодът 2011-2020 г. беше обявен за десетилетие на активни действия за подобряване на безопасността на движението по пътищата.

Стартирани бяха множество инициативи за насърчаване и укрепване културата за безопасност, подобряване общите познания относно причините за пътните инциденти и предлагане на превантивни решения.

През май 2016 г. Световната здравна асамблея поиска от СЗО разработване на доброволни глобални цели по отношение на ключови рискови фактори, за да се намалят жертвите и нараняванията на пътя.

В периода 2016-2017 г. СЗО започна подготовка на 12 цели за изпълнение[1], по които беше постигнат консенсус по време на срещата на държавите-членки на организацията, проведена от 20 до 21 ноември 2017 г. в Женева.

Всяка конкретна цел следва да бъде постигната на глобално ниво на база общите усилия на отделните държави.

Времевият хоризонт е 2030 г., с изключение на първата цел, за която е 2020 г.

[1] https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf

12 цели на СЗО

1

До 2020 г. всички страни да създадат всеобхватен и многосекторен национален план за действие по БДП с определени във времето цели

2

До 2030 г. всички страни да се присъединят към един или повече от основните правни инструменти за БДП, приети от ООН

3

До 2030 г. всички нови пътища да постигнат технически стандарти, като се отчете безопасността на пътя, или отговарят на стандарт три звезди, или по-висок

4

До 2030 г. над 75% от пътуванията да се осъществяват по пътища, които отговарят на стандартите за пътна безопасност

5

До 2030 г. 100% от новите и употребяваните превозни средства да отговарят на високи стандарти за безопасност

6

До 2030 г. да се постигне наполовина намаление на дела на превозните средства, които пътуват над допустимото ограничение на скоростта

7

До 2030 г. да се постигне близо 100% увеличение на дела на мотоциклетистите, използващи предпазни каски

8

До 2030 г. да се постигне близо 100% увеличение на дела на пътниците, които използват предпазни колани или системи за обезопасяване на деца

9

До 2030 г. да се постигне намаление наполовина на броя на нараняванията и смъртните случаи, свързани с водачи, употребили алкохол и/ или упойващи вещества

10

До 2030 г. всички държави да въведат законодателство, което ограничава или забранява използването на мобилни телефони по време на управление на превозно средство

11

До 2030 г. всички държави да въведат регламент за времето за управление на превозно средство и периодите на почивка за професионалните водачи

12

До 2030 г. всички държави да установят и постигат национални цели за намаляване на времето за предоставяне на спешна медицинска помощ

Важно условие за документиране и наблюдение постигането на целите е държавите да създадат адекватни механизми за събиране на данни, като разработят и контролират надеждни и подходящи показатели за БДП. Това ще улесни сравнението между страните и ще осигури експертиза за управлението на политиката на национално ниво.

На 19.06.2019 г. ЕК представи новата европейска стратегическа рамка „Следващи стъпки към Визия 0“[2], определяща акцентите на съюзните политики в областта на БДП за предстоящото десетилетие 2021-2030 г.

Заедно с приетата дългосрочна визия за нула загинали към 2050 г. ЕС определи нови междинни цели за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания с 50% към 2030 г. ЕК взе решение рамката на политиката по БДП да се основава на подхода „Безопасна система“, който произтича от най-добрите европейски практики.

Като работи в тясно сътрудничество с държавите членки по въпросите на БДП, Комисията акцентира върху целенасочени политики и национални инициативи, насочени към стратегическо планиране, нормативно регламентиране, подпомагане на обществени кампании, насърчаване обмена на опит между държавите и осигуряване на подходящо финансиране.

Основните препоръки към държавите членки са: да се стремят да постигнат целите с всички налични средства; да прилагат системен подход към БДП; да финансират и стимулират действия на регионално и местно ниво; да подготвят планове за БДП след 2020 г. с национални цели; да използват събраните данни за разработване и актуализиране на политиките; да извършват цялостна оценка на изпълнението.

[2] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf

ЕК състави списък с 8 ключови показатели[2] за ефективност на политиката по БДП. Те бяха изготвени от Комисията в тясно сътрудничество с държавите членки, като изпълнението на показателите следва да се наблюдава и отчита текущо в отделните страни.

Ключовите показатели са променливи величини на основни рискови фактори, които се използват в допълнение към статистиката за ПТП с цел измерване на промените в средата.

Те могат да дадат по-пълна картина на нивото на БДП, като превантивно сигнализират за проблеми и рискове, свързани с безопасността на движението по пътищата.

Показателите целят да разширят познанията на администрациите и обществото за причините, поради които настъпват инциденти.

Посредством качествена и количествена информация държавите ще могат да определят доколко ефективни са политиките по БДП.

Въвеждането и прилагането на ключовите показатели е доброволен ангажимент за страните в ЕС.

Въпреки това успехът на тази инициатива изисква държавите да участват активно и в съответствие с намеренията, изразени от министрите на транспорта в Декларацията от Валета.

С цел подкрепа на процеса по определяне и измерване на показателите, ЕК ще предостави финансова подкрепа за разработване на подходяща методология. Беше взето решение да се осигурят средства на стойност 5 млн. евро за консорциум с участието на възможно най-голям брой държави.

показатели



Скорост



Предпазни колани и детски седалки



Предпазни средства



Алкохол



Разсейване на водачите поради използване на мобилни електронни устройства



Безопасност на превозните средства



Безопасност на инфраструктурата



Спешна медицинска помощ

1.1.2 Национална политика по БДП

С оглед хармонизирането на националната политика по БДП с европейската през м. октомври 2003 г. правителството създаде Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата.

През м. юли 2004 г. е приет първият национален рамков документ, предвиден да действа в рамките на три години (2004-2006 г.), който отразява изискванията на ЕК за плановия период 2000-2010 г. в областта на БДП.

В националната програма са дефинирани следните количествени измерители за успешното ѝ прилагане до края на плановия период (31 декември 2006 г.): да се намали с 20% броят на загиналите вследствие от ПТП, в сравнение със средните стойности за последните 13 години; да се създадат условия за намаляване на смъртните случаи наполовина до 2010 г.

Макар тези показатели да изглеждат сходни с плановите на европейско ниво, това целеполагане приема не много амбициозен размер.

Ако се вземат предвид данните в периода 1992-1995 г., когато в страната са регистрирани между 1 250 и 1 400 загинали на година вследствие на ПТП, то крайната целева годишна стойност за намаляване е в размер от малко над 2.7% спрямо 2003 г., когато има регистрирани 960 смъртни случая.

За ЕС тази планирана годишна стойност е малко над 7.2%.

Предприетите мерки не довеждат до планирания резултат. Броят на загиналите в края на периода е над 18.5% повече от планираното. Целта за създаване на предпоставки за намаляване на смъртните случаи наполовина до 2010 г. също не е достигната.

Втората национална стратегия, която обхваща оставащите четири години до края на европейския планов период (2007-2010 г.), е разработена и одобрена през м. ноември 2006 г.

В нея се приема тезата, че ПТП могат да бъдат предотвратени и намаляването на броя им е грижа за бъдещето и просперитета на нацията. За основна дългосрочна цел на тази стратегия е приета визията за намаляване на загиналите и тежко ранените до нула към 2050 г.

В рамките на плановия период се поставят целите да се намали годишният брой на загиналите до 700 и да се намали годишният брой на пострадалите с една четвърт в сравнение със средните стойности за периода 2002-2005 г.

Първата цел на стратегията представлява планирано номинално намаление от 34% към края на 2010 г. или ежегодно намаление от 7.6%. Постигнато е 26.6% намаление на смъртните случаи или ежегодно намаление от 6.1%, което е съпоставимо със средните стойности, постигнати в ЕС през периода.

Втората цел представлява ежегодно планирано намаление на броя на ранените вследствие от ПТП от 5.7% и се нуждае от по-обстоен анализ, тъй като в общото количество на ранените за периода от 36 533 влиза както броя на тежко ранените, така и броят на леко ранените.

Реално постигнатото намаление на броя на леко ранените за периода се равнява на 8.4%, на броя на тежко ранените - на 12.2%, а на общия брой ранени - 10.2%.

Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. е третият рамков документ, подготвен за първи път с десетгодишен хоризонт.

Документът се вписва в контекста на развитието на европейските политики в областта и обявеното от ООН „Десетилетие за активни действия за безопасност на движението по пътищата 2011-2020 г.“

Формулирана е визията за безопасно движение по пътищата на България през периода 2011-2020 г. - „Безопасността на движението е право и отговорност на всички".

Целеположено е намаляване на последствията от пътнотранспортните произшествия към 2020 г. спрямо показателите за 2010 г.: 50% на загиналите и 20% на тежко ранените.

В изпълнение на Националната стратегия са приети и секторни стратегии на отделни министерства за подобряване на БДП за периода 2011-2020 г., с които съответните институции декларират политическата и професионалната си ангажираност за конкретен принос в реализирането на поставените цели.

Разработени са областни и общински програми с мерки по БДП, базирани на Националната стратегия и отчитащи съответния териториален обхват.

За периода 2010-2019 г. данните за тежките ПТП със загинали и ранени имат променливи стойности. Намалението им не протича с планираната динамика.

Въпреки адекватността на съдържателните послания на Стратегията и редицата изпълнени мерки в областта на безопасността на движението по пътищата, липсват системност, всеобхватност и интегрираност на изпълнената от отделните отговорни институции политика, която да произтича от единна управленска рамка.

Към Стратегията за БДП 2011-2020 г. не са разработени единни планове за действие с конкретни мерки, срокове, индикатори и отговорни институции.

За периода 2010-2019 г. липсват инструменти за наблюдение, измерване и контрол на изпълнение на политиката по БДП в публичния сектор.

За отделните компетентни институции не възникват проследими ангажименти, приоритизирани и разпределени във времето.

Оттук следва и липсата на единна система за докладване, мониторинг и оценка на изпълнението на Стратегията, съответно, тези процеси не са извършвани.

Въпреки регулярната дейност на ДОККПБДП към МС в периода 2011-2018 г. не е била обособена специализирана администрация, която приоритетно да ръководи и контролира изпълнението на държавната политика по БДП.

В обобщение, публичната политика по БДП не е била в състояние да определи и приложи мерките, които работят с най-висока ефективност.

Процесът по оценка на изпълнението отсъства и не би могъл да бъде в помощ нито на политическите, нито на административните ръководители, за постигане на по-ефективно изпълнение на целите.

Предвид всеобхватния характер на политиката по БДП се изисква силна политическа воля, ясно лидерство на процесите и ефективна координация на действията на министерства, областни и местни власти, гражданско общество, бизнес, научни и академични среди за осигуряване на механизми за планиране, финансиране, изпълнение и контрол на мерките.

Управлението на безопасността на движението по пътищата изисква институционална рамка, която осигурява плановост, отчетност, сътрудничество, ресурсна обезпеченост, ясни цели, ключови показатели за изпълнение и не на последно място – стриктна система за наблюдение и оценка.

През изминалите девет години от изпълнението на Стратегията за БДП бяха положени сериозни усилия в посока утвърждаване на тази политика. Анализът разкрива както постигнатите резултати, така и дефицитите, изискващи последващи мерки, за да се защити еднозначно декларираният политически ангажимент.

Въвеждането на нов модел за управление на БДП в Република България и създаване на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ се базира на направения анализ и констатираните пропуски в областта.

Този модел е съобразен с добрите практики и препоръки на международните институции, определящи като важен фактор за успех наличието на национален орган, който да разработва, координира и контролира провеждането на тази приоритетна държавна политика.



глава 1.2

травматизъм



акценти

В глобален мащаб редица страни отбелязват успех в намаляването на загиналите по пътищата, но напредъкът варира значително в различните държави.

През изминалите десетилетия безопасността на движението по пътищата на ниво ЕС се подобри значително.

Въпреки това броят на загиналите все още е твърде висок спрямо заложените целеви стойности на ЕС - 50% по-малко загинали и 20% по-малко тежко ранени към 2020 г. спрямо базовата 2010 г.

От 2010 г. средногодишното намаление на броя на загиналите при пътни инциденти в ЕС е 2,8%, което се равнява на общ спад от 21% между 2010 г. и 2018 г., при целеви 43%.

Трудностите, свързани с намаляване на пътния травматизъм с планираните темпове, са валидни и за Република България.

През 2019 г. по българските пътища вследствие на ПТП са загинали 628 души, а 1 937 са тежко ранени. Тази статистика разкрива огромния мащаб на непреодолимата човешка загуба.

Целта на ЕС за намаляване броя на тежко ранените към 2020 г. е постигната. България регистрира устойчив спад на броя им към 2019 г. в относителен размер от около 20% - тенденция, която отговаря на аналогичните средни стойности за ЕС (21%).

Целта за намаляване броя на загиналите към 2020 г. с 50% остава недостижима.

Предвид големината на територията и броя на населението на страната нивото на пътнотранспортния травматизъм остава неприемливо високо.

1.2.1 Общ преглед

Въпреки че населението на Република България намалява със средногодишен темп от 1% и в края на 2018 г. наброява 7 000 039 души, автомобилният трафик нараства (НСИ: 2019).

Изграждането на нови автомагистрални отсечки подобрява достъпността и пропускателната способност на републиканската пътна мрежа, като намалява времето за придвижване.

Вследствие на постигнатия икономически растеж постепенно се увеличава обемът на трафика. Товарният превоз нараства във всички направления.

Броят на реализираните туристически нощувки за 2019 г. е 27.1 млн. (НСИ: 2020). Чуждестранните туристи, посетили страната, са над 9.3 млн. Голяма част от тях пристигат в България с автомобилен транспорт. Наблюдава се тенденция за увеличаване на услугите „наем на автомобил“ и „споделено пътуване“.

Запазва се значително по-високата възраст на автомобилния парк в страната в сравнение със средните стойности в ЕС.

Въвеждат се в експлоатация нови автоматизирани технически средства и системи в помощ на контролната дейност за спазване правилата за движение по пътищата.

Въведена е Национална система за единно повикване „112“.

Работата на Центровете за спешна медицинска помощ е оптимизирана чрез Стандарта за спешна медицина.

Документирането на пътнотранспортните произшествия и формирането на обективни заключения относно тяхното настъпване изисква обследване на всички влияещи фактори.

Поради дефицит на пълни данни за механизма на ПТП, често основната тежест се поставя върху водача, без да се изследва напълно връзката между поведението му и други важни характеристики на средата.

Ето защо, причинно-следствените зависимости между действията на участниците в движението и настъпил пътен инцидент все още не може да бъдат изцяло разкрити.

Освен това, когато се установи, че основната причина за дадено ПТП е допусната грешка от страна на водача, възниква необходимост от допълнително изследване на поведението му - дали е предизвикано от незнание, лоша преценка, самонадеяност, умора, разсейване, здравословно състояние или от друго.

Следва да се има и предвид, че леките наранявания при ПТП, които не се обвързват с оказване на доболнична и/или болнична помощ, невинаги се докладват и остават извън общата статистика. Това е проблем както в България, така и в Европа и света.

Горното следва да се отчете като слабост в процеса на събиране и обработване на данни за ПТП, и да бъде коригирано.

Така ще се създаде възможност за обективност на информацията, коректност на заключенията и адекватност на набелязаните мерки за въздействие.

Това ще способства да се очертае по-реалистична картина на проблема, която отчита в пълнота влиянието на човешкото поведение, състоянието на инфраструктурата, степента на изправност на превозното средство, метеорологичните условия и други.

1.2.2 Динамика на пътнотранспортния травматизъм

През 2018 г. 25 100 души са загубили живота си по пътищата на ЕС, което представлява намаление с 1% в сравнение с 2017 г. (ЕК: 2019).

На европейско ниво общият спад на броя смъртни случаи е само 4% през последните пет години.

От 32-те страни, наблюдавани от Програмата „Индекс за ефективност на безопасността“[3] на Европейския съвет по транспортна безопасност, 16 държави регистрират намаление на жертвите през 2018 г. Най-добри резултати постигат Словакия със 17%, Израел с 13%, Словения с 12%, Литва с 11% и България с 10%.

В дългосрочен период ЕС отбелязва напредък, който е недостатъчен за постигане на целите към 2020 г.

От 2010 г. страните от ЕС постигат общо намаление на смъртните случаи по пътищата от 20.7%, което се равнява на средногодишно намаление от 2.8%.

За сравнение, за постигане на целта към 2020 г. е необходимо намаление от 6.7% за година.

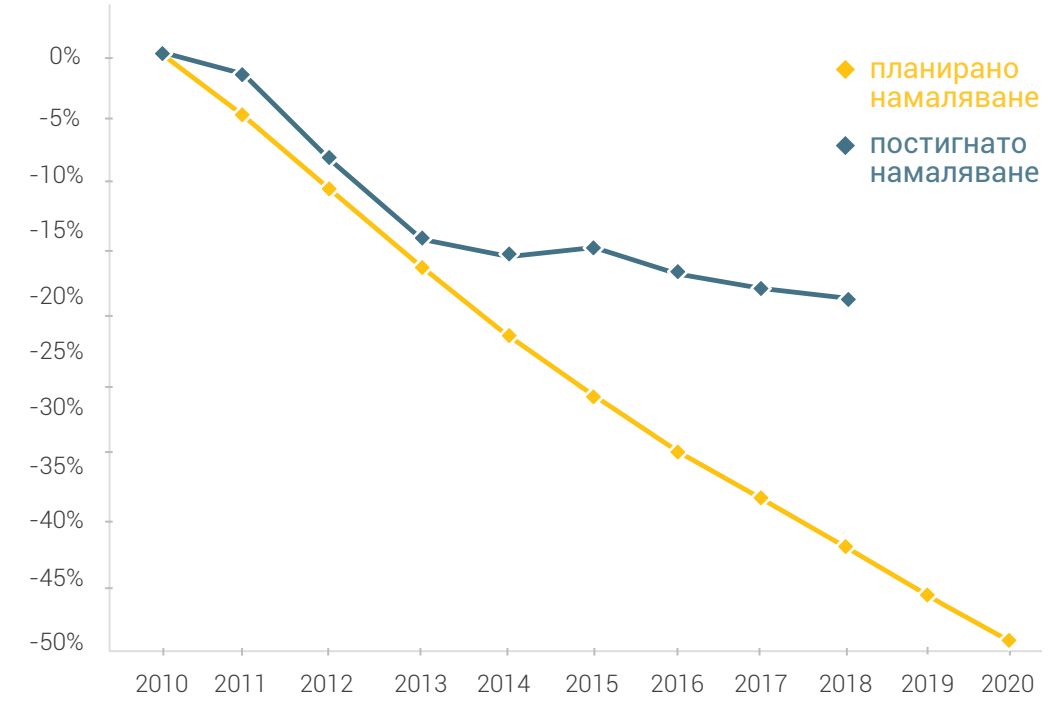
За компенсиране на тази разлика ЕС следва да отчете спад на жертвите само за 2019 г. и 2020 г. с 20.6%, което обективно не е възможно.

През базовата 2010 г. по пътищата на Република България вследствие на ПТП са загинали 776 и са били ранени 8 078 души, от които 2 451 са тежко ранени (НСИ: 2011).

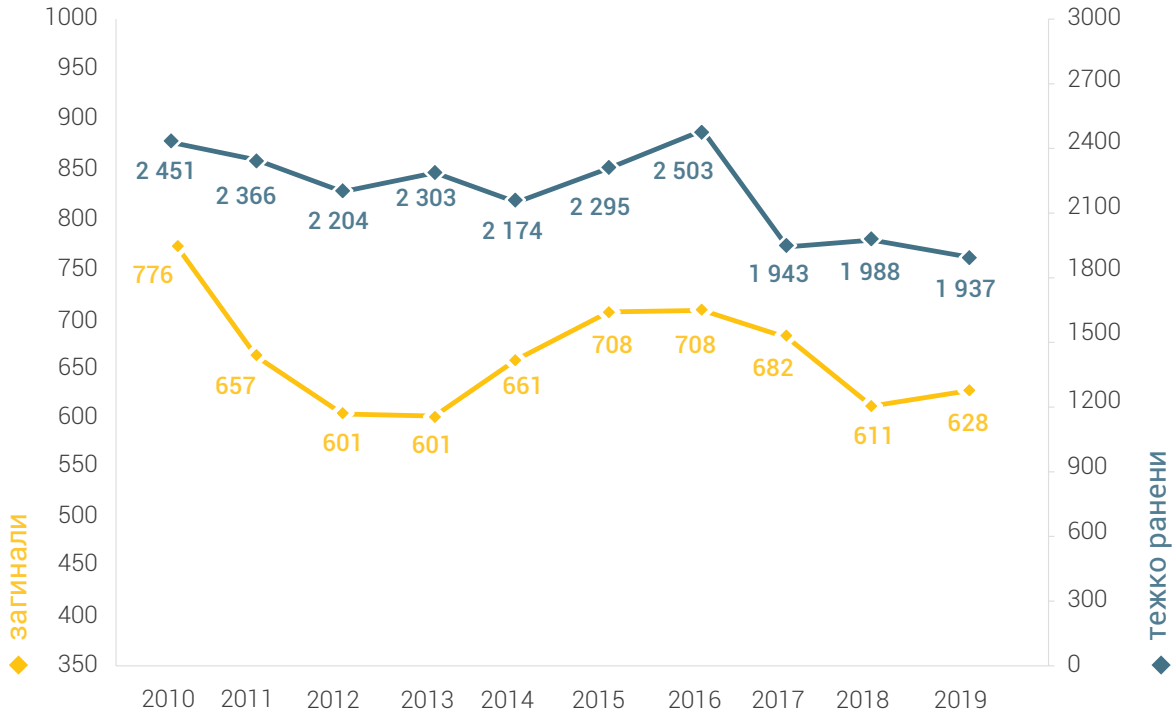
В настоящия преглед данните за 2010 г. са представени като база за сравнение, а периодът на отчитане е 2011-2019 г.

[3] https://etsc.eu/13th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/

Графика 1. Планирано и постигнато намаляване на броя на загиналите в ЕС за периода 2010 – 2020 г.



Графика 2. Загинали и тежко ранени в Република България за периода 2010 – 2019 г.



В контекста на целите на ЕС в Стратегията за подобряване на БДП за периода 2011-2020 г. страната ни е планирала да постигне намаляване броя на загиналите с 50% и броя на тежко ранените с 20%.

През 2019 г. по българските пътищата вследствие на ПТП са загинали 628 души, а 1 937 са тежко ранени (МВР. 2020).

Целта на ЕС за намаляване броя на тежко ранените към 2020 г. е постигната.

България регистрира устойчив спад на броя им към 2019 г. в относителен размер от около 20%. Тази тенденция отговаря на аналогичните средни стойности за ЕС (21%).

Целта за намаляване броя на загиналите към 2020 г. с 50% остава недостижима.

Таблица 1. Пътнотранспортни произшествия

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
пострадали	6 609	6 639	6 717	7 015	7 018	7 225	7 404	6 888	6 684	6 730
материални щети	75 760	74 503	85 419	86 162	84 186	88 679	102 324	104 848	99 165	82 005
Общо	**82 369**	**81 142**	**92 136**	**93 177**	**91 204**	**95 904**	**109 728**	**111 736**	**105 849**	**88 735**

Таблица 2. Загинали при пътнотранспортни произшествия

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
загинали	776	657	601	601	661	708	708	682	611	628
цел за намаление към 2020	776	739	700	661	622	583	544	505	466	427

По брой на загиналите (табл. 2), въпреки сериозния напредък, страната все още е далеч от постигане на планираните стойности.

След 2016 г. се наблюдава траен спад на броя им, който в края на сравнителния период - 2019 г. е в относителен размер от 20%. Както наблюдаваната динамика в статистическия ред, така и общата тенденция на намалението отговарят на аналогичните средни стойности за ЕС.

Броят на загиналите при ПТП в Съюза намалява средно със сходен размер от около 21%, като достига 25 100 за 2018 г. (граф. 1).

Следва изводът, че положените от страната усилия за предотвратяване на последствията от пътнотранспортния травматизъм ни доближават до постигнатия резултат на средноевропейско ниво.

Графика 3. Сравнителни данни за броя на загиналите при пътнотранспортни произшествия в ЕС в периода 2010 - 2018 г.

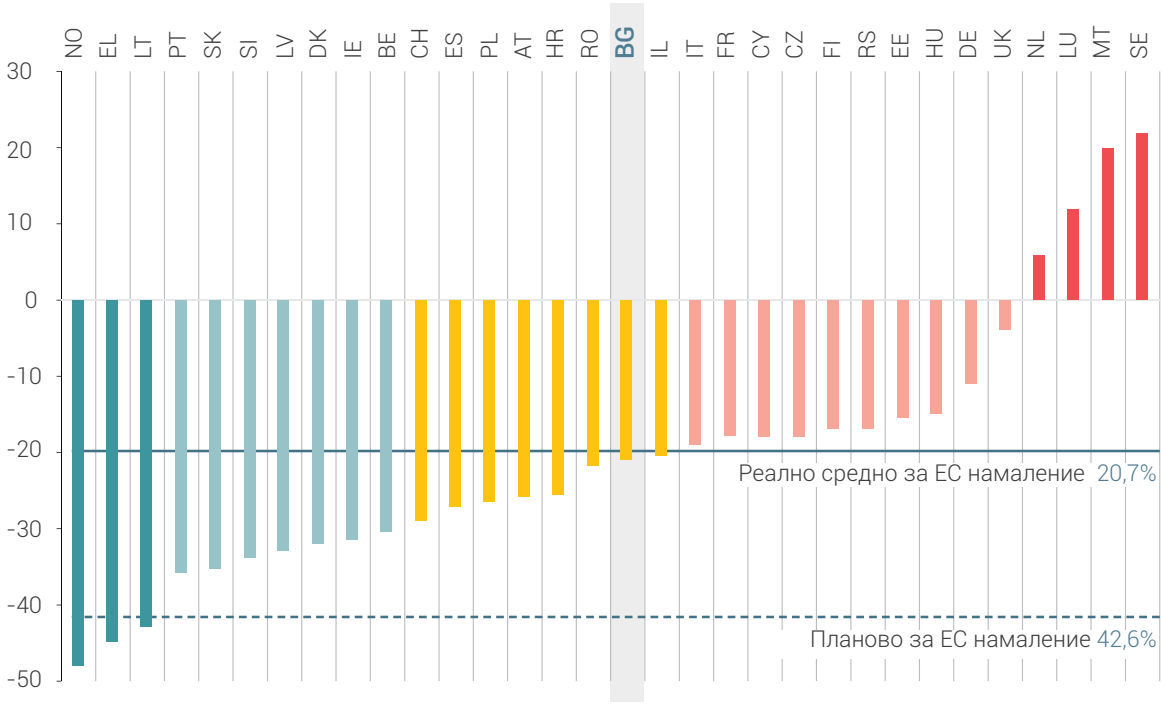


Таблица 3. Ранени при ПТП

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
тежко ранени	2 451	2 366	2 204	2 303	2 174	2 295	2 503	1 943	1 988	1 937
леко ранени	5 627	5 935	5 989	6 472	6 465	6 676	6 871	6 737	6 478	6 562
Общо	**8 078**	**8 301**	**8 193**	**8 775**	**8 639**	**8 971**	**9 374**	**8 680**	**8 466**	**8 499**

Видно от табл. 3, страната успява да постигне трайно намаляване броя на тежко ранените четири години преди края на плановия период.

Още през 2017 г. броят им за първи път спада под 2 000 на година.

Тази тенденция остава устойчива и през следващите 2018 г. и 2019 г.

При броя на леко ранените се наблюдава трайна тенденция за увеличаване и, ако през 2010 г. леко ранените са 5 627, то към края на 2019 г. те са 6 562.

Това представлява значително увеличение от 17% или 935 повече леко ранени, като тази тенденция се наблюдава в много от страните-членки на ЕС. Тя показва, че в общия брой на ранените, който към 2019 г. нараства с 421 спрямо 2010 г., значително намалява делът на тежко ранените: от над 30% до 23%. Към 2019 г. броят им е с 27% по-нисък от базовата 2010 г.

Друг начин за анализ на данните за БДП в страната предоставя разпределението им по времето на протичане: по месеци, по дни и по часове.

Разглеждането на месечните данни за броя на ПТП с пострадали дава ясна представа за най-рисковите месеци. Това са месеците от юни до октомври, когато са налице и пикови стойности за интензивността на трафика.

През м. август настъпват най-много ПТП с пострадали за целия период - средногодишно 725. Втори по тежест е м. юли със 710, следван от м. септември с 664. Средният брой ПТП с пострадали през тези три месеца е 699.

Таблица 4. ПТП с пострадали по месеци и години

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	средно
януари	407	419	437	460	458	526	411	320	505	462	445
февруари	336	385	296	388	410	465	475	351	430	365	397
март	471	434	440	419	520	465	549	521	458	476	476
април	502	457	506	558	526	513	590	532	497	444	514
май	589	543	568	619	606	634	621	618	539	528	587
юни	619	658	636	687	635	658	741	658	637	626	660
юли	644	695	697	711	751	744	778	716	683	672	717
август	677	695	678	756	704	787	764	715	703	765	730
септември	634	614	690	703	659	675	719	670	609	663	667
октомври	615	656	672	592	626	590	648	652	608	612	629
ноември	571	499	537	600	507	580	576	575	548	569	555
декември	544	584	560	522	616	588	532	560	467	548	553

Таблица 5. Загинали вследствие на ПТП по месеци и години

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	средно
януари	42	44	26	35	43	51	33	27	44	35	38
февруари	45	50	24	39	42	42	44	31	33	32	38
март	57	37	47	25	51	44	49	56	31	43	43
април	51	58	50	48	47	64	45	45	45	31	49
май	73	50	46	44	58	53	63	66	40	41	52
юни	79	48	59	55	46	64	67	61	54	72	59
юли	82	71	63	64	86	71	81	69	70	65	72
август	99	80	57	62	51	76	75	62	78	67	68
септември	76	51	74	60	74	76	71	63	61	60	66
октомври	69	56	49	64	65	60	66	64	44	82	62
ноември	54	60	56	53	40	58	66	73	66	54	59
декември	49	52	50	52	57	49	48	65	45	46	52

По отношение на броя на загиналите по месеци се наблюдава сходна динамика (табл. 5).

През летните месеци юли, август и септември броят на загиналите е най-висок. Средната стойност на този показател е най-висока през м. юли - 73. Пиков за периода е месец юли 2014 г. с 86 загинали.

Броят на ранените по месеци следва същата тенденция, като през лятото е най-голям. Август, юли и септември имат най-голяма тежест в общия брой ранени по месеци.

Годината с най-много ранени през летните месеци е 2016 г., когато динамиката показва 1 028 ранени през август, 1 016 през юли, 931 през юни и 892 през септември.

Данните за ПТП, разпределени по дни от седмицата, показват, че петък е най-рисковият ден за участие в пътното движение, с най-много тежки ПТП, причинили наранявания и смърт - средно 1 088.

Със средно 873 тежки ПТП дневно, неделя остава най-безопасният ден за пътуване.

Таблица 6. ПТП с пострадали по дни от седмицата и години

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	средно
понеделник	942	935	1 045	1 020	1 054	1 103	1 044	1 002	1 035	970	1 024
вторник	914	956	909	991	1006	974	1 014	1 034	966	998	984
сряда	948	963	923	954	1 016	1 057	1 043	913	913	923	968
четвъртък	978	939	980	1 025	996	1 027	1 063	1 021	976	1 010	1005
петък	1 035	996	1 062	1 140	1 108	1 138	1 220	1 088	1 021	1 072	1094
събота	945	996	975	1023	982	1 028	1 042	931	890	927	978
неделя	847	854	823	862	856	898	978	899	883	830	876

Часовият пояс, в който настъпват най-много тежки ПТП, е между 16:00 и 19:59 часа. Часовете с най-малко ПТП, причинили наранявания и смърт, са между 2:00 и 5:59 часа. Разликата в обема на трафика в тези часови пояси значително влияе на риска от настъпване на ПТП, присъщ на пътуванията по това време. В допълнение, интензивността на трафика влияе и на относително равностойното разпределение на броя на ПТП в часовете от 8:00 до 15:59 часа, намаляващото разпределение от 20:00 до 3:59 часа и увеличаващото се разпределение в часовете от 2:00 до 9:59 часа.

Таблица 7. ПТП с пострадали по часове и години

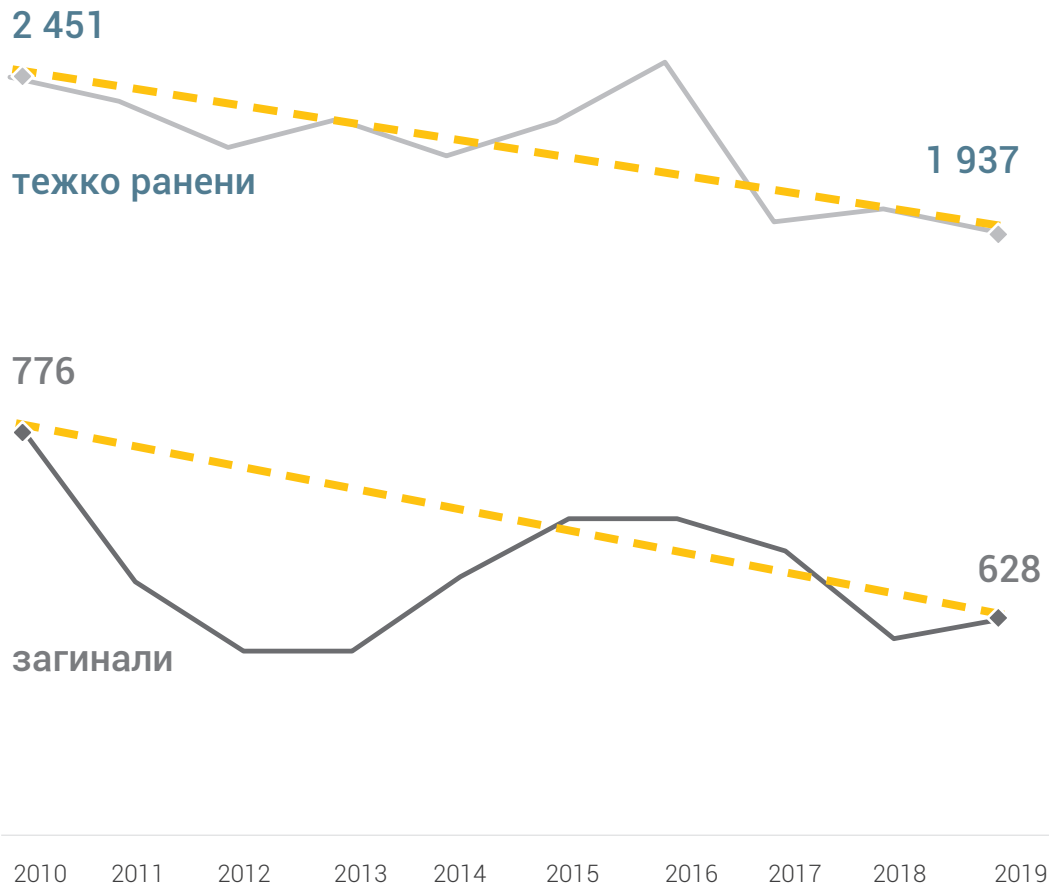
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	средно
00.00 - 01.59	214	246	206	228	184	229	243	174	185	213	212
02.00 - 03.59	143	142	156	146	119	173	142	112	109	93	133
04.00 - 05.59	173	161	156	141	156	169	151	127	121	126	146
06.00 - 07.59	405	381	399	411	401	483	423	415	420	399	415
08.00 - 09.59	603	647	633	691	704	692	724	683	674	649	678
10.00 - 11.59	803	785	733	779	882	863	908	779	810	786	814
12.00 - 13.59	732	793	822	863	878	843	913	854	851	864	854
14.00 - 15.59	793	761	750	883	812	848	913	812	790	818	821
16.00 - 17.59	959	956	983	993	1 001	1 015	1 029	1 064	1 013	1 017	1 008
18.00 - 19.59	927	928	1 028	1 029	1 010	980	1 006	997	903	933	980
20.00 - 21.59	519	510	511	546	547	578	575	521	488	505	532
22.00 - 23.59	338	329	340	305	324	352	377	350	320	327	336

Фигура 1. Средногодишен брой загинали и ранени

	загинали		ранени
145	пешеходци		1 936
226	водачи на леки автомобили		2 303
17	водачи на товарни автомобили		203
49	мотоциклетисти		627
27	велосипедисти		417
184	пътници		2 959

Графика 4. Тренд на загиналите и ранените

Броят на тежко ранените намалява трайно с **22%**

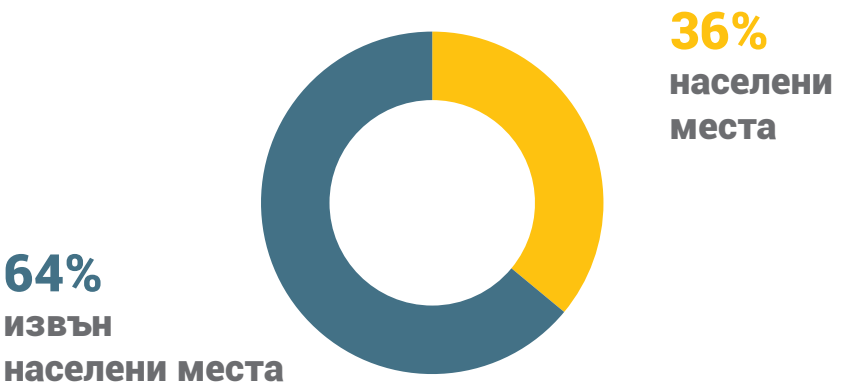


Броят на загиналите намалява трайно с **19%**

Графика 5. Загинали участници в движението по пътишата



Графика 6.Загинали в населени и извън населени места



Графика 7.Ранени в населени и извън населени места



Фигура 2. Основни видове тежки ПТП.



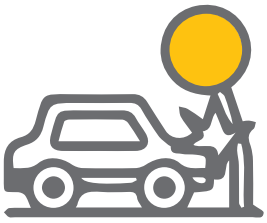
36%

сблъсък с МПС



23%

сблъсък с пешеходец



20%

сблъсък с препятствие



13%

преобръщане на МПС

Голяма част от тежките ПТП са настъпили поради управление на МПС с превишена или несъобразена скорост.

1.2.3 Трафик и пътнотранспортен травматизъм

Рискът от участие в ПТП е в пряка зависимост от пропътуваното разстояние.

Автомагистралите са най-безопасните пътища.

По данни от преброителните пунктове на АПИ моторни превозни средства по автомагистралите в страната средногодишно изминават около 3,6 млрд. км.

В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 275 тежки ПТП.

Това показва, че едно тежко ПТП настъпва средно на всеки 12.9 млн. пропътувани километра по автомагистралите на страната.

АМ Тракия

Дължината на автомагистралата е 358 км. Повече от половината среднодневно пропътувани километри са по отсечката София-Пловдив (3 678 232, 62%). По трасето през 2018 г. среднодневно са преминавали 27 113 превозни средства, от които 20 800 леки автомобила, 2 700 товарни (над 12 т.), 1 700 лекотоварни. Анализът показва, че броят на леките автомобили намалява повече от два пъти след отклоненията за гр. Пловдив (от 33 483 до 12 624). Същата тенденция се забелязва и при товарните автомобили над 12 т., броят на които запазва своята пикова стойност до разклонението за АМ Марица (от 3 114 на 1 419).

АМ Марица

Пътната артерия е с дължина от 117 км. През 2018 г. по нея среднодневно преминават 7 480 пътни превозни средства, от които леките автомобили са 5 201, а товарните над 12 т. са 1 590 (АПИ: 2019). Среднодневният брой пропътувани километри е 617 094, а общият годишен размер е над 225 млн. Сравнено с предходните две години се забелязва тенденция към постепенно увеличение на трафика с 5%.

АМ Хемус

През 2018 г. в експлоатация от трасето са 175 км. Това е втората по натовареност автомагистрала в България. Среднодневното количество на пропътуваните километри е 1 356 076. Общият брой на преминалите превозни средства е 16 464 на ден. От тях 12 913 са леки автомобили, 1 482 са товарни над 12 т. Трафикът по автомагистралата намалява постепенно през 2018 г. и 2017 г. спрямо 2016 г. Вероятна причина за това са извършваните ремонти на виадуктите и тунелите при прохода Витиня, поради което част от водачите са потърсили алтернативни маршрути за придвижване. Отсечките с най-голяма натовареност са на територията на областите София (16 293 леки автомобила и 1 531 товарни над 12 т.) и Варна (20 576 леки автомобила).

АМ Струма

През 2018 г. в експлоатация от трасето са 119 км. Автомагистралата се нарежда на трето място по натовареност и среднодневно пропътувани 1 350 553 км. Средният брой преминали превозни средства е 18 509, от които 14 688 са леки автомобили, а 1 937 са товарни над 12 т. Сравнено с предишните две години се забелязва постепенно повишаване на трафика, особено при товарните автомобили над 12 т.

По данни от преброителните пунктове на АПИ моторни превозни средства по първокласните пътища средногодишно изминават около 3.9 млрд. км. В рамките на това пропътувано разстояние за една година настъпват средно по 744 тежки ПТП. Това показва, че едно тежко ПТП настъпва средно на всеки 5.2 мн. пропътувани километра по първокласните пътища на страната.

Първокласен път I-1

Граница Румъния
о.п.Видин–Димово–
Ружинци–Белотинци–
о.п.Монтана–о.п.Враца–
Мездра–Ботевград–
Горни Богров–ок.п.София–
Даскалово–о.п.Дупница–
о.п.Благоевград–
о.п.Симитли–Кресна–
Кулата–
граница Гърция

453,8 км.

По трасето на пътя се наблюдава постепенно засилване на трафика на леките автомобили от разклона за Монтана до София (а в обратна посока - намаляване). Най-големият пик се отчита в отсечката София-Перник. В тази част на трасето среднодневният трафик достига 26 000 леки автомобила. В допълнение се наблюдава повишаване на трафика и от разклона за Благоевград до границата с Гърция. Трафикът по тази отсечка достига средно 10 000 леки автомобила на ден. Среднодневната величина на товарния трафик е относително постоянна (около 1 600 превозни средства).

Първокласен път I-2

Граница Румъния
Русе–Цар Калоян–
о.п.Разград–
о.п.Шумен–Девня–
Варна

203 км.

Трафикът на леки автомобили по този път бележи най-голяма интензивност на територията на област Русе, където среднодневно преминават около 8 700. Броят на товарните автомобили е относително еднакъв по целия път като среднодневно представлява около 500 превозни средства. Анализът на данните за трафика от 2016 до 2018 г. сочи леко завишаване на пропътуваните километри по главния път (от 309 494 до 327 941), особено през летните месеци, когато пътят се използва от румънски туристи до българските черноморски курорти.

Трафикът на леки автомобили бележи най-висока интензивност на територията на област Плевен (среднодневно 9 800). Броят на товарните автомобили е относително еднакъв по целия път, като среднодневно представлява около 845 превозни средства. Анализът на данните показва завишаване на пропътуваните километри по пътя от средно 424 094 на ден през 2016 г. до средно 517 657 през 2018 г.

Първокласен път I-3

Гара Бяла
–о.п.Плевен–Луковит
–Коритна
Ябланица

203 км.

Трафикът на леки автомобили е най-интензивен на територията на област Велико Търново (среднодневно 12 000 бр. през 2018 г.). Броят на товарните автомобили е относително еднакъв по целия път като среднодневно представлява 681 превозни средства. Анализът на данните показва натоварен трафик по цялото трасе. Среднодневно се пропътуват над 1 000 000 км. Този републикански път е един от най-натоварените в страната.

Първокласен път I-4

Коритна
–Български извор–Микре
–о.п.Севлиево
–Велико Търново
–о.п.Омуртаг–о.п.Търговище
–о.п.Разград
о.п.Шумен

264,3 км.

Среднодневният трафик на леки автомобили по този път достига 6 000. При товарните автомобили най-интензивен е в отсечката Русе-Велико Търново (около 1 400). Среднодневно пропътуваните километри през 2018 г. са 2 299 316. Ясно се очертава, че през прохода Шипка трафикът на леки автомобили значително намалява. Товарни автомобили почти не използват прохода (среднодневно по 40). Те пътуват през Прохода на Републиката по път II-55, който свързва Велико Търново и Гурково. Среднодневният брой на преминалите товарни автомобили през този проход е около 1 500.

Първокласен път I-5

Русе
–Бяла–Полски Тръмбеш
–Велико Търново–о.п.Дебелец
–Дряново–Габрово–Шипка
–Казанлък–о.п.Стара Загора
–Средец–Димитровград
–о.п.Хасково–Конуш
–Черноочене–Кърджали
Маказа граница Гърция

397,3 км.

Първокласен път I-6

Граница Македония
Гърляно–о.п.Кюстендил–
Радомир–Перник–
ок.п.София–
Долни Богров–Пирдоп–
Розино–Карлово–
о.п. Калофер–
о.п.Казанлък–
о.п. Сливен–
Лозенец–Карнобат–
Бургас

508,5 км.

Това е най-дългият републикански път в България, който пресича цялата територия на страната в посока изток-запад. Среднодневният трафик на леки автомобили е близо 5 000. Най-много са по отсечката Перник-София (около 26 000 на ден). Това е един от най-натоварените пътни участъци в страната. Първокласният път не се характеризира с висока интензивност на товарен трафик (204 автомобила на ден). Данните показват запазване нивото на трафика - 1 495 489 среднодневно пропътувани километри през 2018 г.

Първокласен път I-7

Граница Румъния
о.п. Силистра–о.п.Дулово–
о.п. Шумен–о.п.Преслав–
Върбица–Бероново–Мокрен–
Зимница–о.п.Елхово–
п.к.Лесово–
Граница Турция

326,7 км.

По този път се наблюдава ниска интензивност на трафика (2 100 леки автомобила средно на ден). Най-голямото натоварване е в отсечката Шумен-Ямбол. Товарният трафик по пътя се засилва от Върбишкия проход до ГКПП Лесово. През 2018 г. той включва среднодневно 753 превозни средства. Анализът показва, че среднодневно пропътуваните километри по пътя са над 195 000.

Броят на леките автомобили по този път е най-голям в отсечките Сливница-София (среднодневно 11 634) и София-Пловдив (среднодневно 7 147). Най-висок пик бележи отсечката Пазарджик-Пловдив - част от отсечката София-Пловдив. В останалата част на пътя средният брой преминали леки автомобили на ден е 2 800. Товарните автомобили използват пътя основно от ГКПП Калотина до входа на София, като след това се пренасочват по трасето на АМ Тракия. Среднодневният трафик на товарни автомобили е 1 215. Среднодневно пропътуваните километри по пътя на година са малко над 1 000 000.

Първокласен път I-8

Граница Сърбия
–Калотина–Драгоман
–ок.п.София–о.п. Ихтиман
–Костенец–Белово
–Пазарджик–Пловдив
–Поповица–о.п. Хасково
–Харманли–Любимец
–Свиленград
Капитан Андреево

386,1 км.

Среднодневният трафик на леки автомобили е около 7 000. Той е най-засилен в отсечките Златни пясъци-Варна (10 000) и Слънчев бряг-Бургас (27 000). Трафикът на товарните автомобили е най-интензивен в отсечката Слънчев бряг-Бургас (до 420 на ден). Относително голям е броят на преминалите автобуси в сравнение с другите главни пътища в страната. Среднодневният им брой е 156. Той значително се увеличава в отсечките Златни пясъци-Варна (до 340) и Слънчев бряг-Бургас (до 470). Среднодневно пропътуваните километри по пътя се увеличават на годишна база и достигат до 1 458 918 през 2018 г.

Първокласен път I-9

Граница Румъния
–Дуранкулак –Шабла
–о.п. Каварна–Балчик
–Оброчище–Кранево
–Златни пясъци
–Св.Св.Константин и Елена
–Варна–Старо Оряхово
–Обзор–о.п. Слънчев бряг
–Бургас–Маринка–Звездец
–о.п Малко Търново
граница Турция

325,6 км.

1.2.4 Автомобилен парк и пътнотранспортен травматизъм

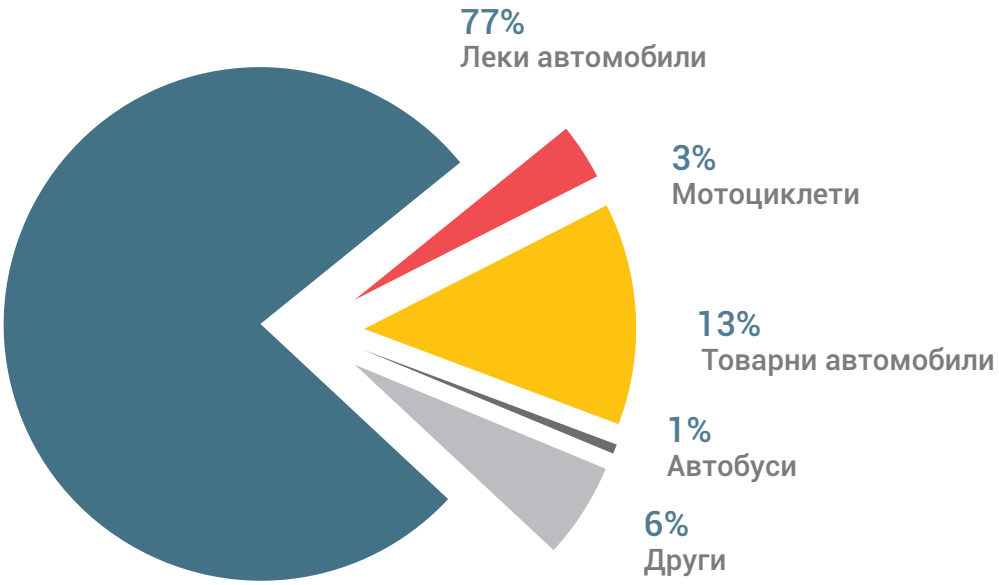
Към края на 2019 г. в България са регистрирани 3 752 566 превозни средства. През 2018 г. те са 3 664 621 (МВР. 2020).

Най-много регистрирани МПС за 2019 г. има в област София (столица) - 836 972 и област Пловдив - 351 767.

Натовареността на трафика се обуславя, освен от регистрираните превозни средства, и от транзитно преминаващи и посещаващи страната чужденци.

Структурата на българския автомобилен парк е доминирана от леките автомобили (над 70%) спрямо останалите видове превозни средства.

Графика 8. Видове превозни средства към края на 2018 г.

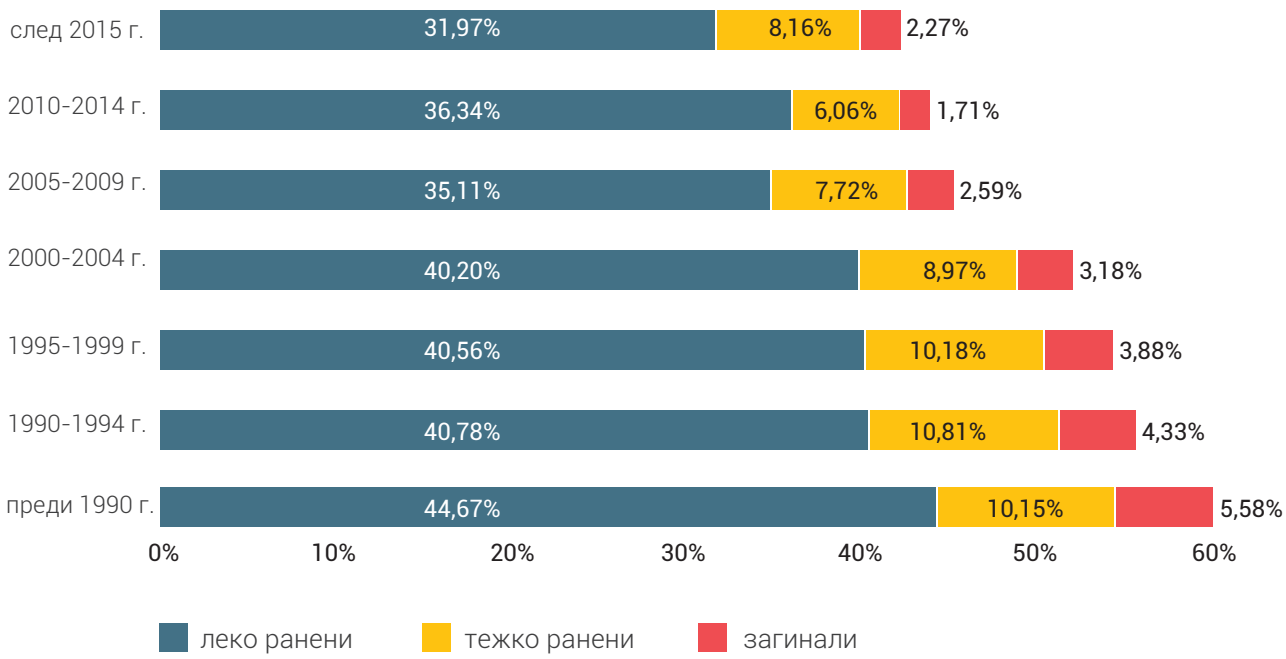


Средната възраст на автомобилния парк в България е висока. Превозните средства над 15 години представляват почти 63%, а тези над 20 години надхвърлят 30%. Средната възраст на леките автомобили е още по-висока. Близо 70% от тях са над 15 г.

През 2019 г. в страната са настъпили 6 730 тежки ПТП, в които са участвали близо 7 000 леки автомобила (МВР: 2020).

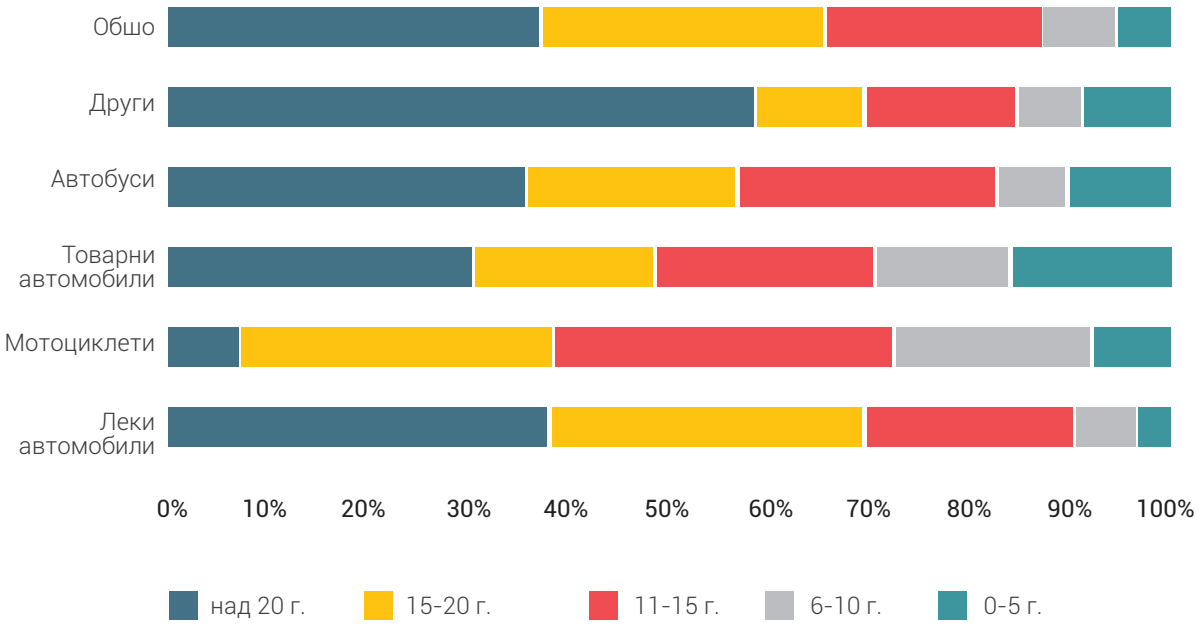
От данните не могат да се изведат статистически значими заключения относно влиянието на възрастта на превозното средство за попадането му в ПТП. Основна причина за това е, че факторите, които водят до настъпване на произшествие, са комплексни. Много по-видна е зависимостта между възрастта на автомобила и последствията при ПТП. Процентът на пострадалите (ранени и загинали) спада с намаляване възрастта на автомобилите.

Графика 9 Дял на пострадалите в леки автомобили, разпределени по година на първа регистрация

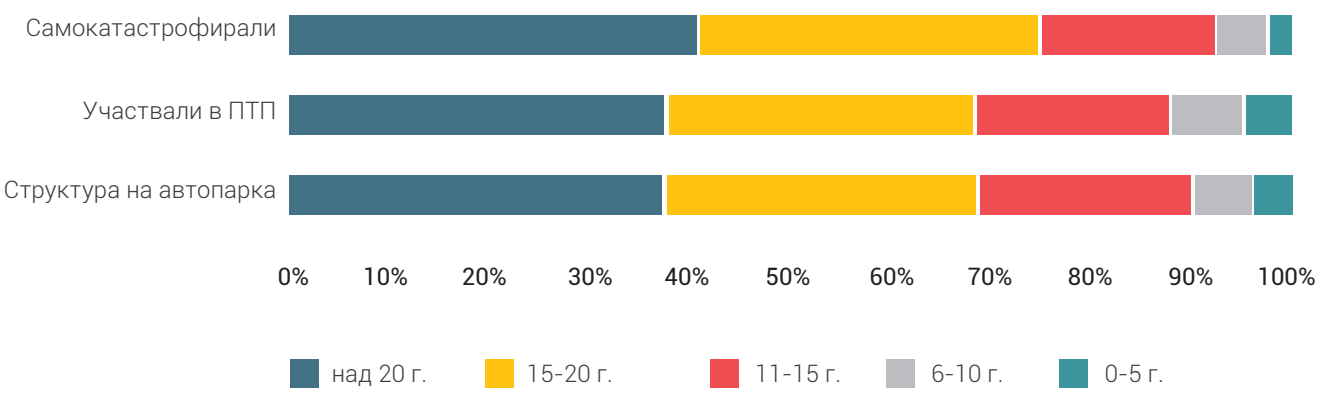


Данните показват, че процентът на загинали при ПТП спада двойно - от 5.58% при автомобили с първоначална регистрация преди 1990 г. на 2.27% при автомобили първоначална регистрация след 2010 г. (граф. 10)

Графика 10. Възрастова структура на автомобилния парк на България по вид и година на първа регистрация към края на 2018 г.



Графика 11. Леки автомобили, участвали в ПТП през 2019 г.



1.2.5 Области и пътнотранспортен травматизъм

Детайлна картина за пътнотранспортния травматизъм очертават данните за настъпилите ПТП с пострадали, разпределени по административни области.

С изключение на 2015, 2018 и 2019 години област София (столица) е водеща в класацията на високия травматизъм с 1 092 тежки ПТП.

Най-малко ПТП с пострадали за целия период са настъпили в област Търговище през 2015 г. (средно 51 тежки ПТП за периода).

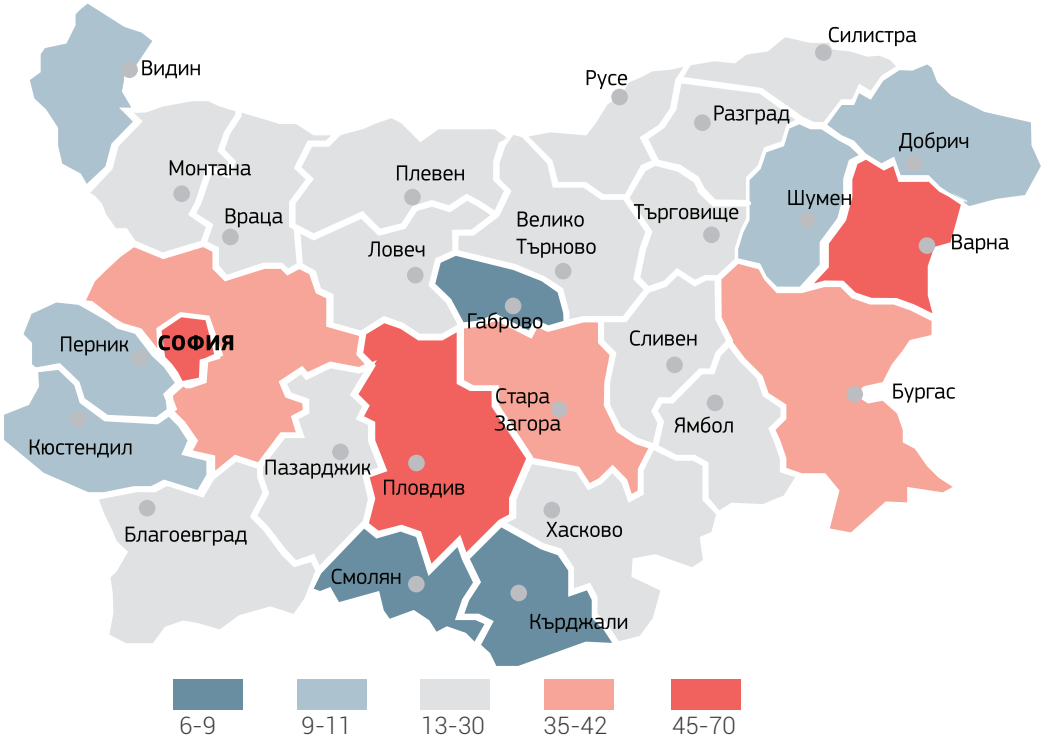
Според териториалното разпределение по брой на загиналите, област Пловдив е с най-много загинали -средно 70 на година (фиг. 3), следвана от област София (столица) - със средно 57 загинали и област Варна - със средно 45 загинали.

Областите с най-нисък среден брой загинали през същия период, съответно, са Смолян с 6, Кърджали със 7 и Габрово с 9.

Според териториалното разпределение по брой на тежко ранените, област София-град е с най-много тежко ранени - средно 426 на година (фиг. 13), следвана от област Пловдив - със средно 235 тежко ранени и област Варна - със средно 227 тежко ранени.

Областите с най-нисък среден брой тежко ранени на година са Търговище с 20, Габрово с 21 и Смолян с 24.

Фигура 3. Разпределение на средния брой загинали при ПТП по области



Фигура 4. Разпределение на средния брой тежко ранени при ПТП по области

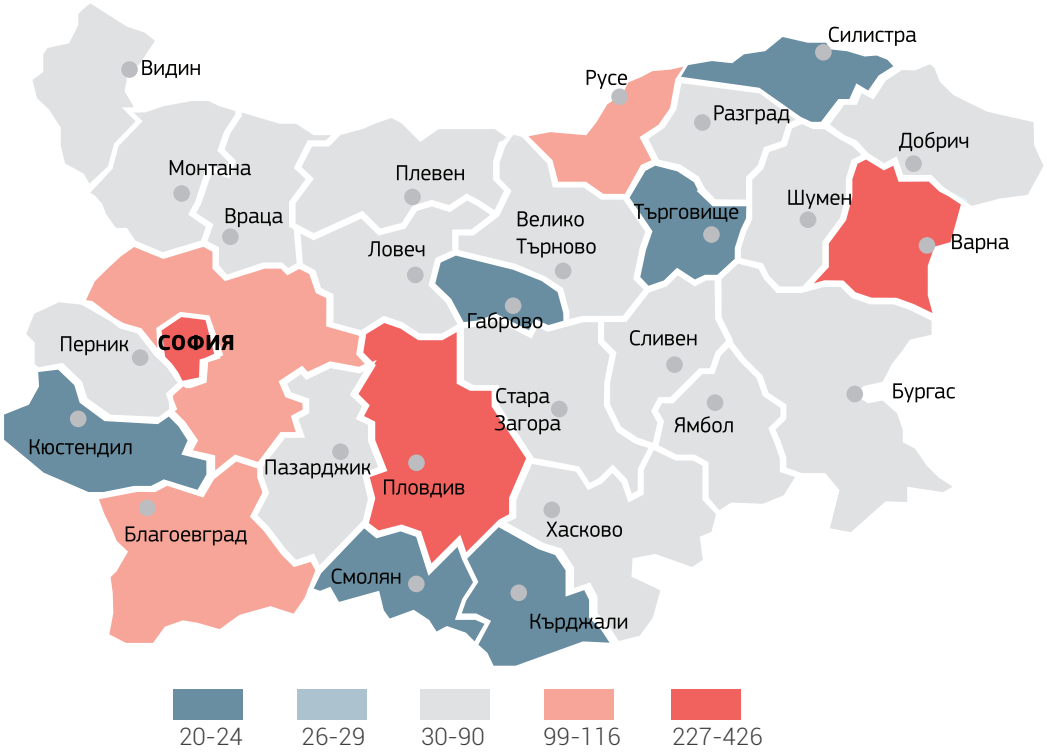


Таблица 8. Загинали в ПТП по области и години

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	средно
Общо	**776**	**657**	**601**	**601**	**660**	**708**	**708**	**682**	**611**	**628**	**651**
Благоевград	45	27	34	25	27	34	39	26	18	17	28
Бургас	39	44	44	37	43	40	36	42	33	29	39
Варна	54	31	38	45	45	60	40	37	48	46	44
Велико Търново	28	22	18	19	15	18	28	23	21	21	21
Видин	9	8	9	9	10	3	15	6	12	7	9
Враца	22	20	22	20	29	18	21	18	27	18	22
Габрово	7	8	4	9	16	11	11	7	7	6	9
Добрич	27	24	18	13	21	18	24	22	21	10	19
Кърджали	15	0	4	5	7	4	14	10	3	8	7
Кюстендил	9	8	11	7	16	14	8	10	4	17	11
Ловеч	13	18	24	16	23	30	34	42	21	26	26
Монтана	14	14	9	9	20	22	22	23	9	18	17
Пазарджик	24	24	20	37	17	32	21	36	15	23	25
Перник	12	4	12	9	11	6	14	12	9	14	11
Плевен	34	30	28	30	23	30	28	23	17	18	26
Пловдив	67	69	72	60	75	82	73	60	74	62	70
Разград	18	14	10	17	11	10	24	13	12	11	14
Русе	30	28	13	29	28	26	29	17	15	19	23
Силистра	14	21	18	11	18	15	16	21	13	18	17
Сливен	36	34	25	23	14	22	22	38	27	19	25
Смолян	2	4	6	4	8	8	4	7	5	4	6
София	51	36	31	37	34	35	25	49	42	41	37
София (столица)	82	58	50	51	57	63	42	37	51	75	54
Стара Загора	37	50	30	24	29	48	43	45	37	35	38
Търговище	21	11	11	13	23	12	11	15	14	18	15
Хасково	29	24	21	26	21	20	24	7	22	14	20
Шумен	19	14	11	11	11	16	24	24	18	17	17
Ямбол	18	12	8	5	8	11	16	12	16	17	12

София-град

Разпростира се на площ от 1 349 кв. км. (АГКК: 12.2019), като повече от 18% от територията е урбанизирана. С население от 1 328 120 души (НСИ: 2018), стотици хиляди ежедневно приижащи и почти два милиона реализирани туристически нощувки (НСИ:2018), областта е най-силно населената в страната. Републиканските и общинските пътища, и улици са с обща дължина от 3 800 км. (МРРБ: 2019). В областта през 2019 г. има регистрирани 836 972 превозни средства (МВР: 2019).

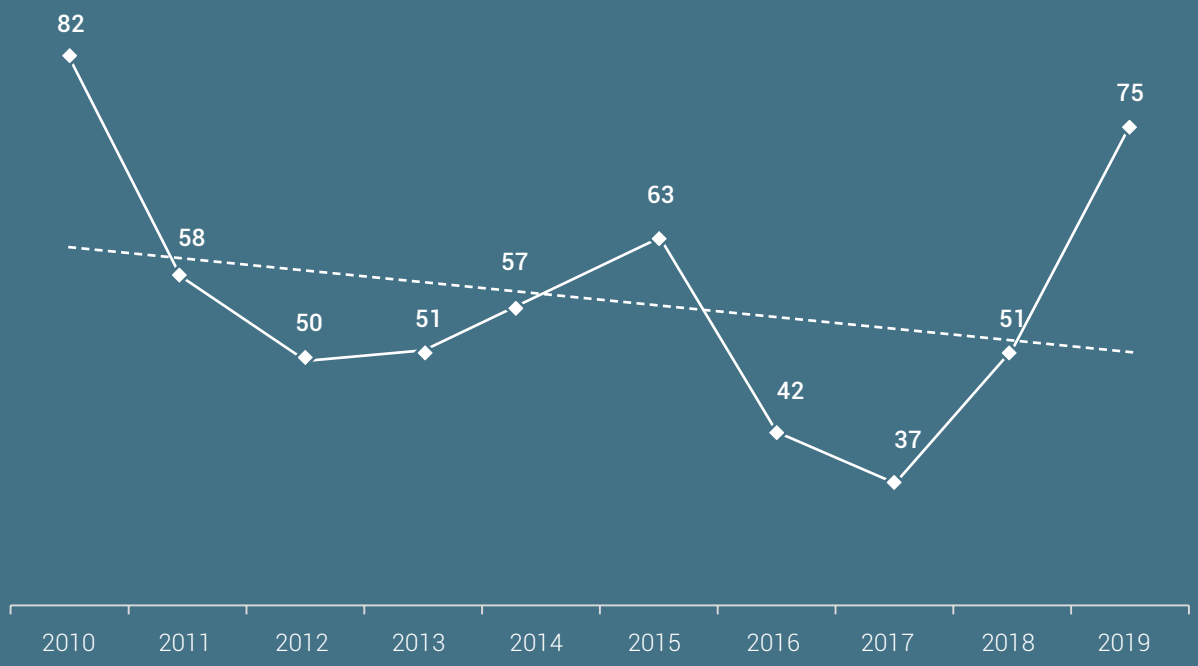
Макар през 2019 г. да наблюдаваме повишаване, тенденцията за периода е низходяща. Броят на загиналите и на тежко ранените намалява значително. Това е особено видно при тежко ранените, чийто брой към края на периода е по-нисък с повече от 32%.

Причините за това следва да се търсят в повишаващия се жизнен стандарт.

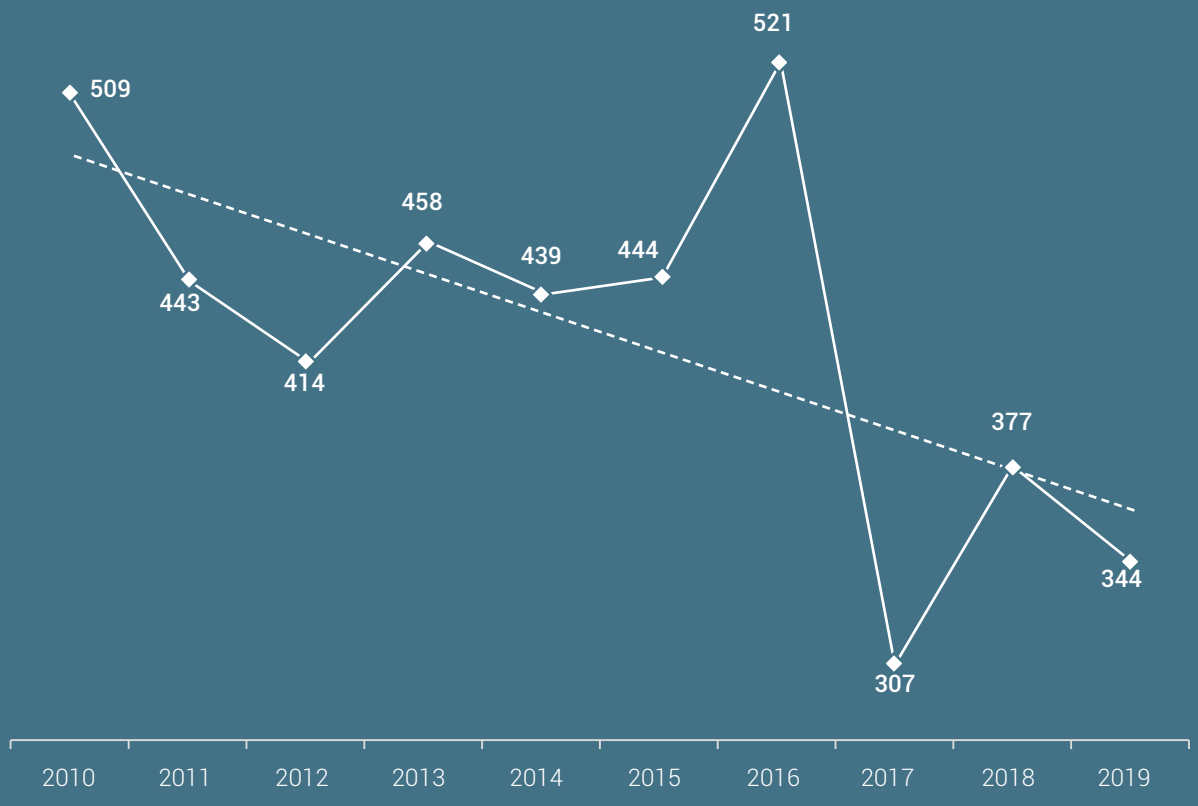
БВП в област София-град расте с ускорени темпове и е повече от два пъти по-висок от средния за страната (НСИ: 2017) - 30 295 лв. на глава от населението. Броят на регистрираните превозни средства се увеличава с постоянен стабилен темп. Средствата за обществен транспорт се подновяват поетапно (само през 2020 г. предстои да бъдат доставени нови 137 електрически превозни средства). Все по-масово се използва метрото, което вече превозва по 330 хил. пътници на ден и по 80 млн. на година (Метрополитен: 01.2020).

Институтът за пазарна икономика класира икономическото и социалното развитие на областта на ниво „много добро“ (ИПИ: 2017), а развитието на инфраструктурата на ниво „средно“. Това предполага ускорено усъвършенстване на пътната инфраструктура с цел повишаване безопасността на уязвимите участници в движението.

Графика 12. Тенденция загинали на територията на област София-град



Графика 13 Тенденция тежко ранени на територията на област София-град



Пловдив

В област Пловдив живее около 9% от населението на България. С население от 668 334 души (НСИ: 2018), десетки хиляди ежедневно приижащи и над милион реализирани туристически нощувки (НСИ: 2018) Пловдивска област е на второ място в страната по население. Областта се разпростира на площ от 5 973 кв. км. (АГКК: 2019). На територията ѝ са построени републикански и общински пътища с обща дължина от 1 990 км. (МРРБ: 2019). В областта през 2019 г. има регистрирани 351 767 превозни средства (МВР: 2019).

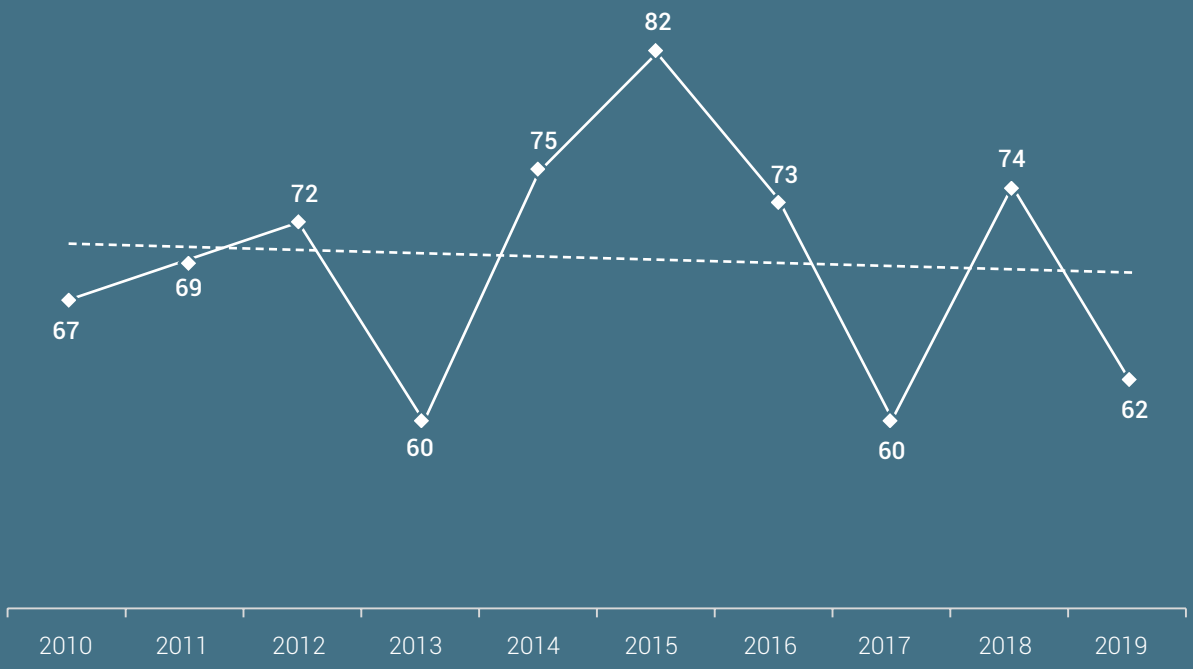
Данните за пътнотранспортния травматизъм през периода нареждат областта на първо място по среден брой тежко ранени и на второ място по среден брой загинали вследствие от ПТП. Макар по отношение на броя на тежко ранените да се наблюдава низходяща тенденция, по отношение на броя на загиналите се отчита стагниране.

Причините за настъпване на ПТП, освен в изпреварващото икономическо развитие, се дължат на факта, че по територията на областта преминава значителна част от трафика в посока София-Бургас-Варна и обратно, в посока София-Свиленград и обратно, както и в посока Калотина-Капитан Андреево и обратно.

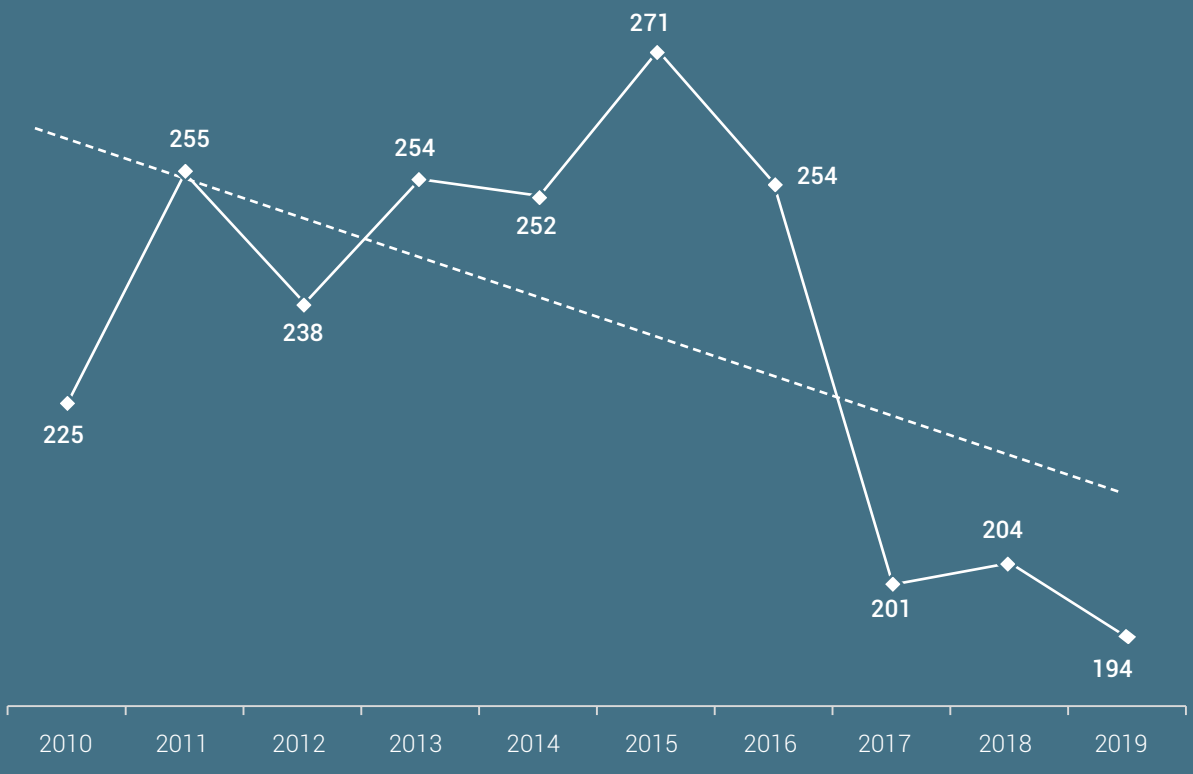
Среднодневно през областта преминават по 30 хил. моторни превозни средства по АМ Тракия и около 20 хил. по главен път I-8 (АПИ: 2018). Ето защо броят на загиналите в населените места е двойно по-нисък от броя на загиналите извън тях.

През периода нараства броят на регистрираните превозни средства. Значително се увеличава и трафикът. Въпреки предприетите мерки (въвеждане на автоматизирани средства за контрол на скоростта, оборудване на патрулни автомобили със системи за автоматично разпознаване на регистрационните номера, интегриране на система за видео и аудиоконтрол на дейността на Пътната полиция и др.), броят на загиналите остава относително непроменен.

Графика 14 Тенденция загинали на територията на област Пловдив



Графика 15 Тенденция тежко ранени на територията на област Пловдив



Варна

В областта живеят 471 252 души - около 7% от населението на България (НСИ: 2018). На територията са построени републикански и общински пътища с обща дължина от 1 372 км. (МРРБ: 2019). В областта през 2019 г. има регистрирани 243 982 превозни средства (МВР: 2019).

Данните за ПТП през периода нареждат областта на трето място по среден брой тежко ранени и на трето място по среден брой загинали вследствие от ПТП. Макар по отношение броя на тежко ранените в област Варна да се наблюдава силна низходяща тенденция, по отношение на броя на загиналите се отчита покачване.

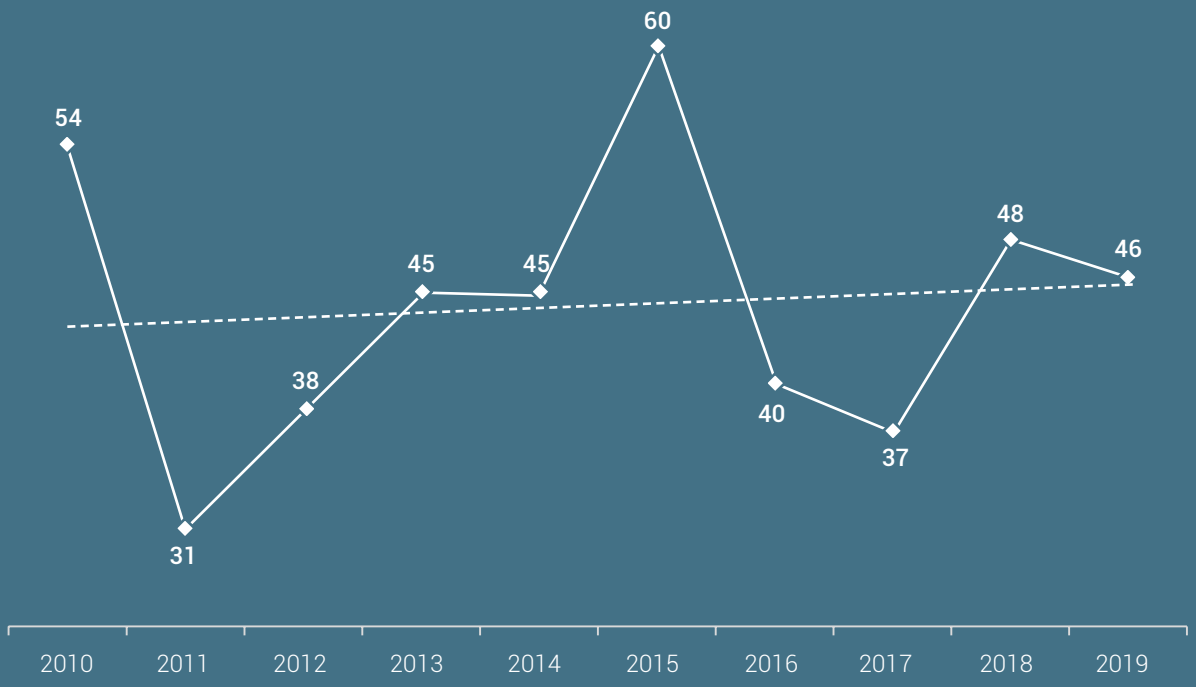
Туристически регион, привличащ посетители от страната и от цял свят, областта отчита над 5,7 млн. реализирани туристически нощувки (НСИ: 2018) и десетки хиляди, ежедневно приижадащи по работа или за развлечение. С територия от 3 819 кв. км. Варненска област се нарежда на 12-то място в страната (АГКК: 2019).

През летните месеци (юни, юли и август) пребиваващите и транзитно преминаващите през територията на областта, а с това и автомобилният трафик, се увеличават значително всяка следваща година. Освен в категоризираните хотелски обекти нощувки се реализират в къщи за гости и квартири, наети за сезонни работници. Пътната инфраструктура в областта през периода, особено по най-натоварените пътища I-9 Бургас-Варна-Дуранкулак, I-2 Русе-Варна, II-29 Добрич-Варна, няма достатъчен капацитет да поеме постоянно нарастващия трафик.

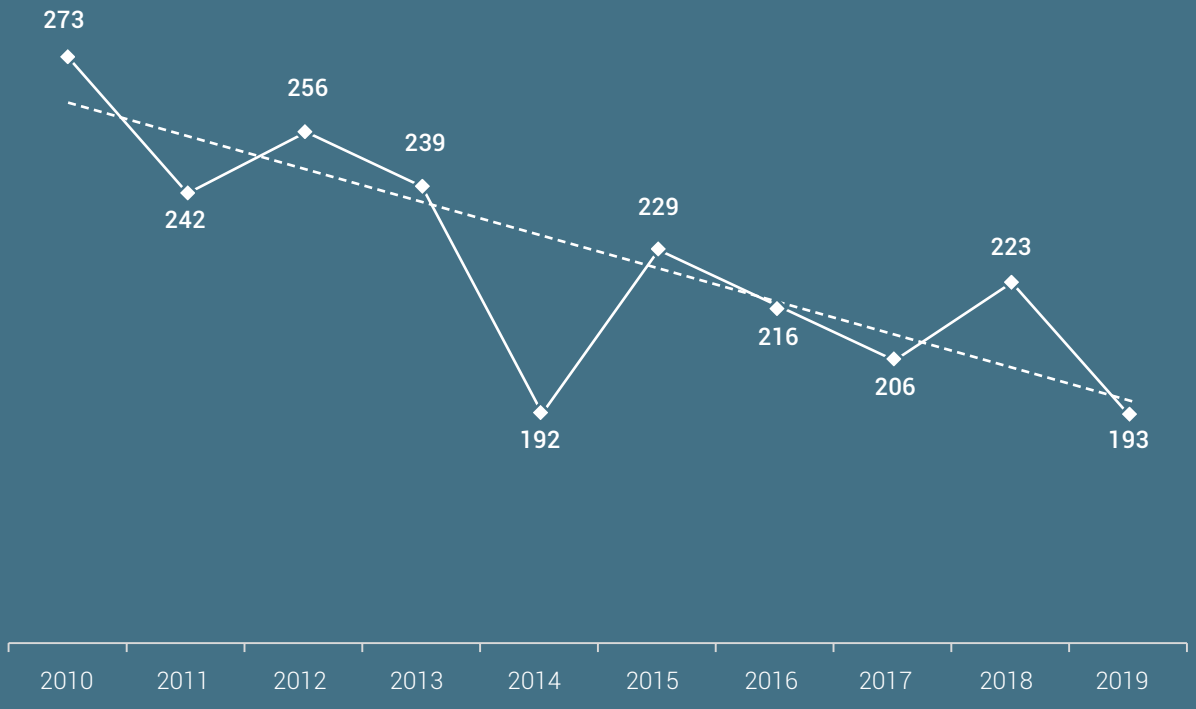
Други области с висок пътнотранспортен травматизъм

По отношение на средния брой на загиналите в страната има още три области, които се категоризират като изоставащи - София, Стара Загора и Бургас. По отношение на средния брой на тежко ранените това са областите София, Благоевград и Русе. Причините за развитието на пътнотранспортния травматизъм в тези области са свързани както с относително голямото население в някои тях, така и със значителния транзитен трафик, който преминава през техните територии (АМ Тракия, АМ Струма, АМ Хемус, транзитни потоци в посока Румъния и обратно, републикански път I-2 Варна-Русе).

Графика 16 Тенденция загинали на територията на област Варна



Графика 17 Тенденция тежко ранени на територията на област Варна



Смолян

Област Смолян е на предпоследно място по население в страната - 105 421 души (НСИ: 2018). С 34 души на един кв. км. област Смолян е една от най-рядко населените.

На територията ѝ са построени републикански и общински пътища с обща дължина 1 442 км. (МРРБ: 2019). С 51 510 бр. регистрирани превозни средства областта се нарежда на предпоследно място по този показател, единствено преди област Видин с 49 251 бр. (МВР: 2019).

Наблюдават се увеличаващи се туристически потоци в сегмента на екотуризма. На територията на областта се намира един от най-посещаваните ски курорти в България - Пампорово. През 2018 г. са реализирани над 720 хил. туристически нощувки (НСИ: 2018).

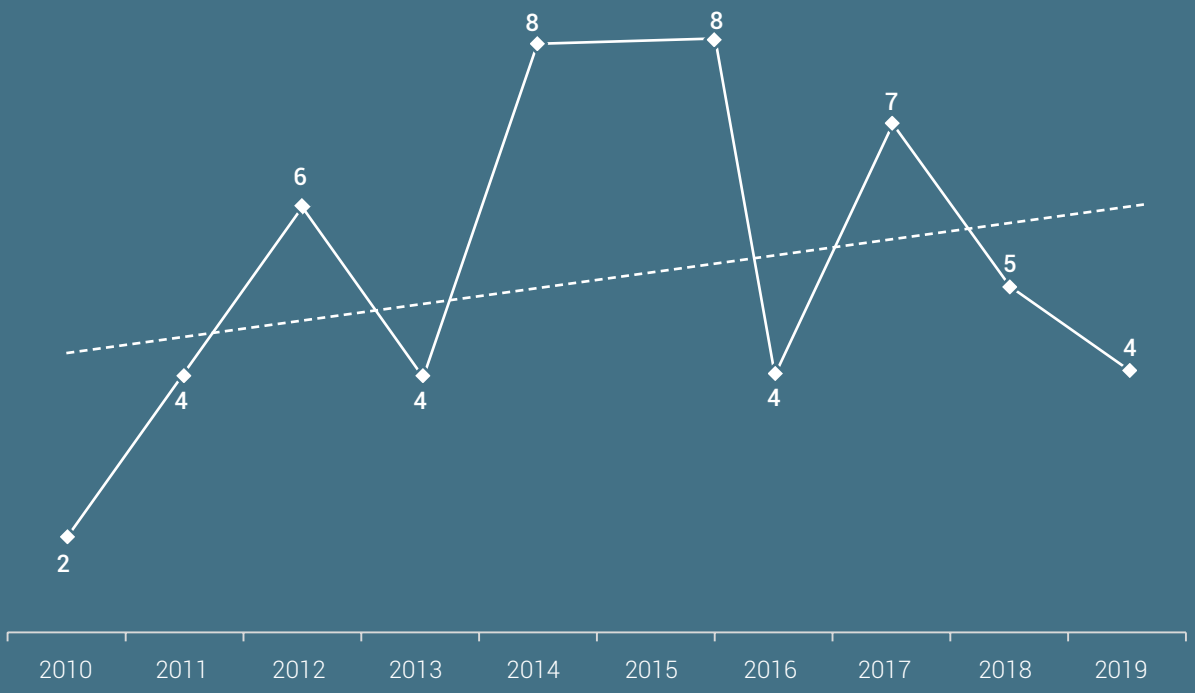
На територията на областта няма главни пътища и засилен транзитен трафик, а главната пътна артерия, път II-86 Пловдив-Смолян, е второкласна.

Смолян е единственият областен център без железопътна връзка с останалата ж. п. мрежа на страната. В областта се намира ГКПП Златоград-Термес, който се ползва единствено от леки автомобили.

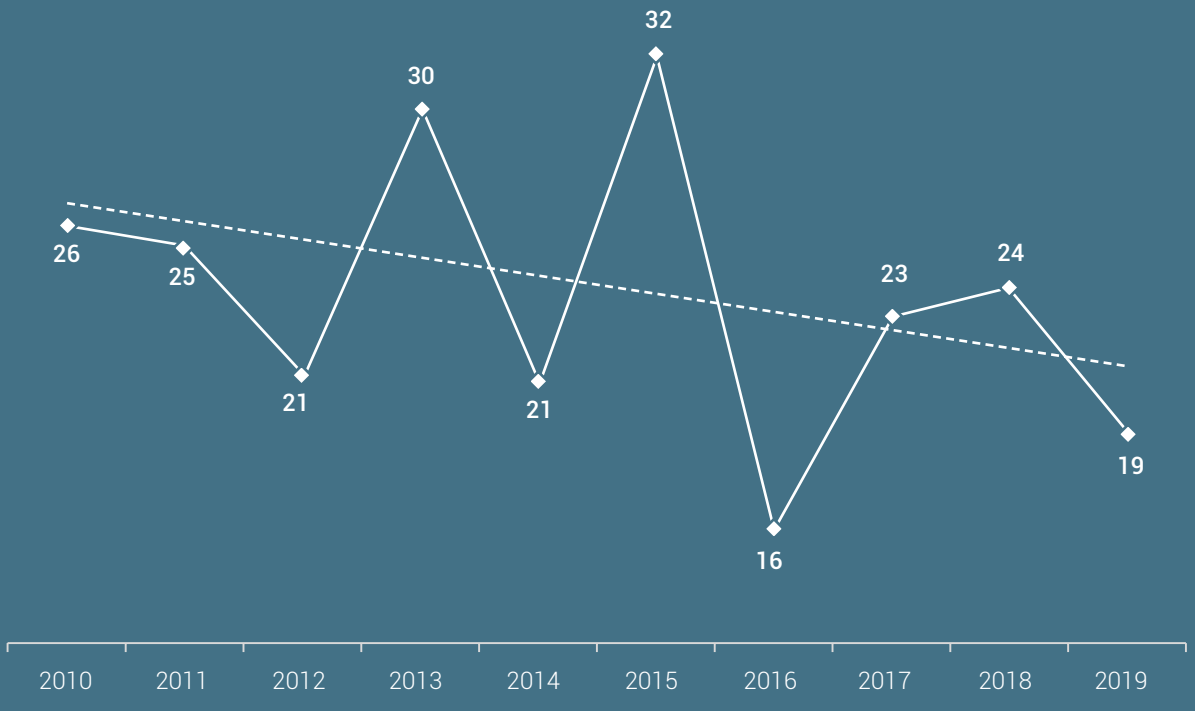
Със средно 6 загинали и 24 тежко ранени на година за периода област Смолян се нарежда на първо място по безопасност на движението по пътищата в страната.

Основните субективни причини за относително ниските нива на пътен травматизъм се съдържат в положените на областно и на общинско ниво усилия, и приложените мерки за подобряване на градската среда и пътната инфраструктура.

Графика 18 Тенденция загинали на територията на област Смолян



Графика 19 Тенденция тежко ранени на територията на област Смолян



Габрово

С 54 души на един кв. км. площ област Габрово е значително по-населена от област Смолян. Общата численост на населението е 108 404 души (НСИ: 2018). На територията са построени републикански и общински пътища с обща дължина от 1 425 км. (МРРБ: 2019). В област Габрово има регистрирани 62 951 превозни средства (МВР: 2019).

Областта е една от дестинациите за планински, културен и екотуризъм в страната. В областта има 73 категоризирани хотелски комплекса, които привличат както български, така и международни туристи. През 2018 г. са реализирани над 225 хил. туристически нощувки (НСИ: 2018).

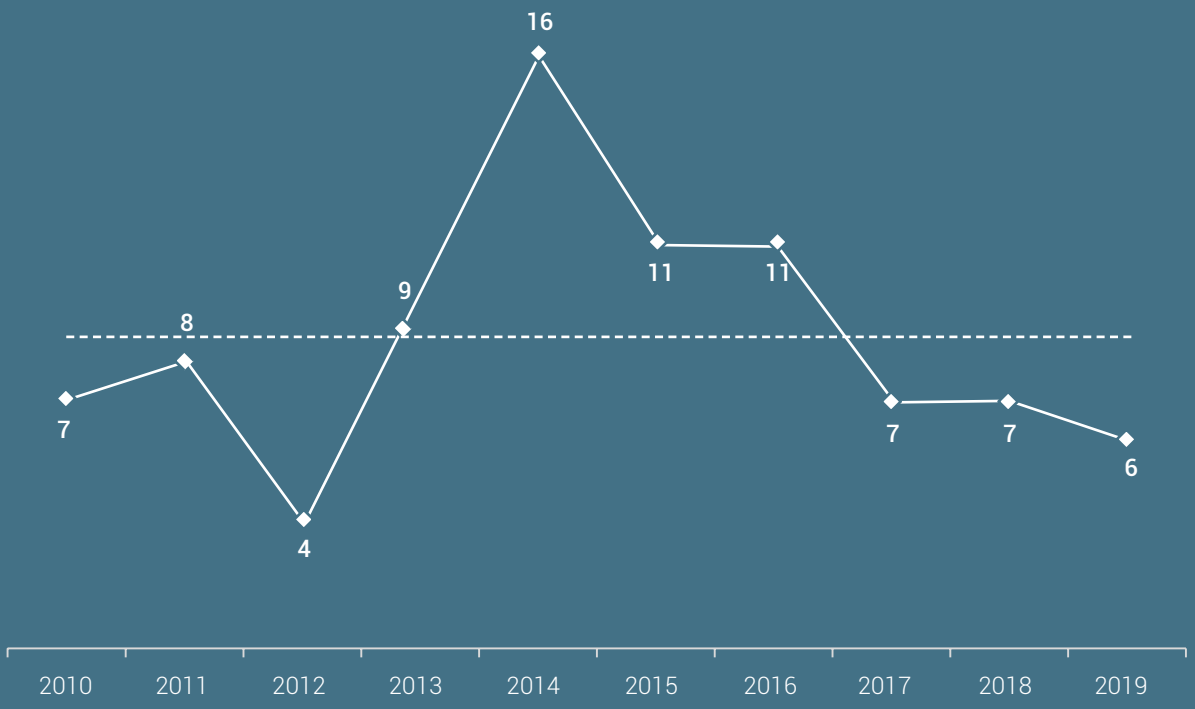
Със средно 9 загинали и 21 тежко ранени на година за периода област Габрово се нарежда на второ място по безопасност на движението по пътищата в страната.

Различни фактори допринасят за ниските нива на пътния травматизъм в областта.

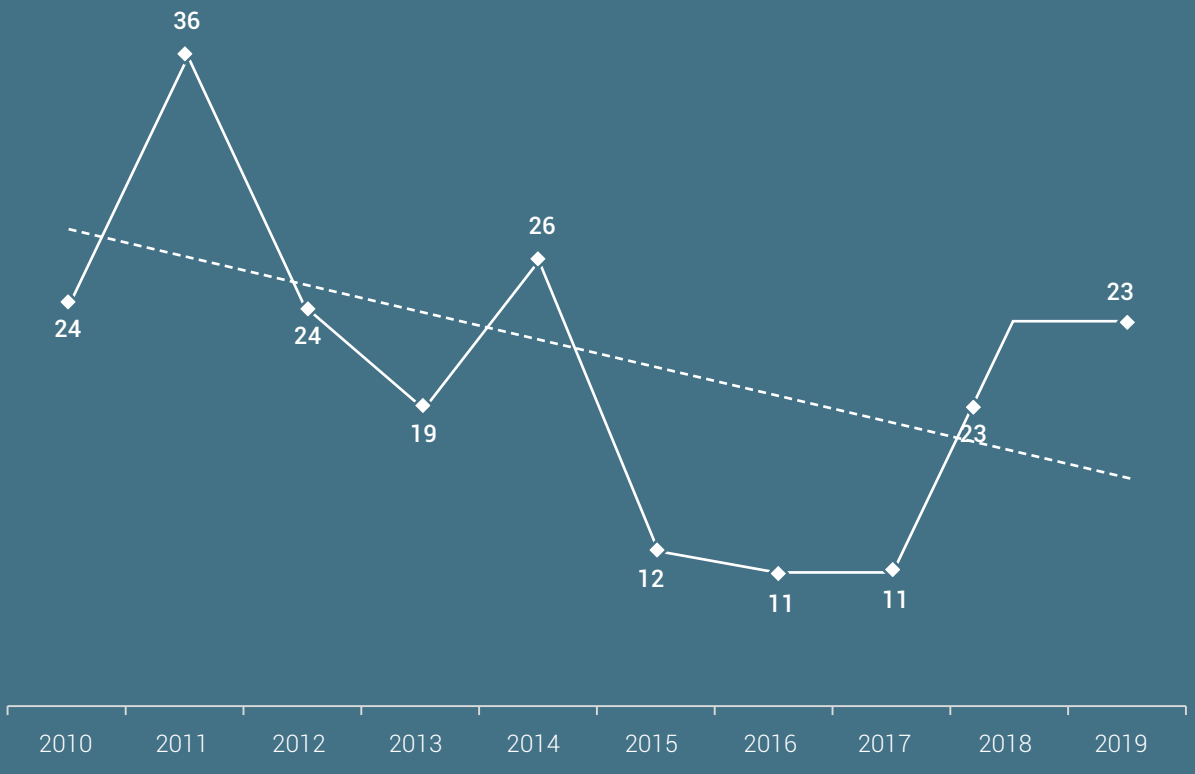
След област София (столица) област Габрово е най-малката по територия в страната. В нейния обхват влизат само 4 общини (Габрово, Дряново, Севлиево и Трявна). Въпреки че през територията ѝ преминава една от най-натоварените пътни артерии - Първокласен път I-4 п.в. Коритна-Шумен, част от направлението София-Варна, тя е разположена в голямата си част далеч от урбанизирани територии и транзитният трафик не се преплита с градския. Наблюдава се тенденция все по-голяма част от транзитния трафик по направлението Север-Юг, който доскоро е използвал път I-5 Русе-Маказа, да преминава през алтернативния маршрут, осигурен от път II-55 Велико Търново-Свиленград, който се намира на територията на съседни области.

Значителна част от пътната инфраструктура в областта през периода е рехабилитирана, а общинските власти в Габрово и Севлиево, двете най-населени общини в областта, полагат значителни усилия за подобряване на градската среда.

Графика 20 Тенденция загинали на територията на област Габрово



Графика 21 Тенденция тежко ранени на територията на област Габрово



Кърджали

С население от 152 873 души (НСИ: 2018) областта се нарежда на 17-то място в страната. Територията на областта има площ от 3 209 кв. км. (АГКК: 2019). Построени са републикански и общински пътища с обща дължина от 1 712 км. (МРРБ: 2019). В областта през 2019 г. има регистрирани 63 280 превозни средства (МВР: 2019).

През 2018 г. са реализирани над 76 хил. туристически нощувки (НСИ: 2018).

Със средно 7 загинали и 29 тежко ранени областта се нарежда на трето място по безопасност на движението по пътищата в страната за периода.

Област Кърджали е единствената област, в която през 2011 г. не са регистрирани загинали вследствие от ПТП.

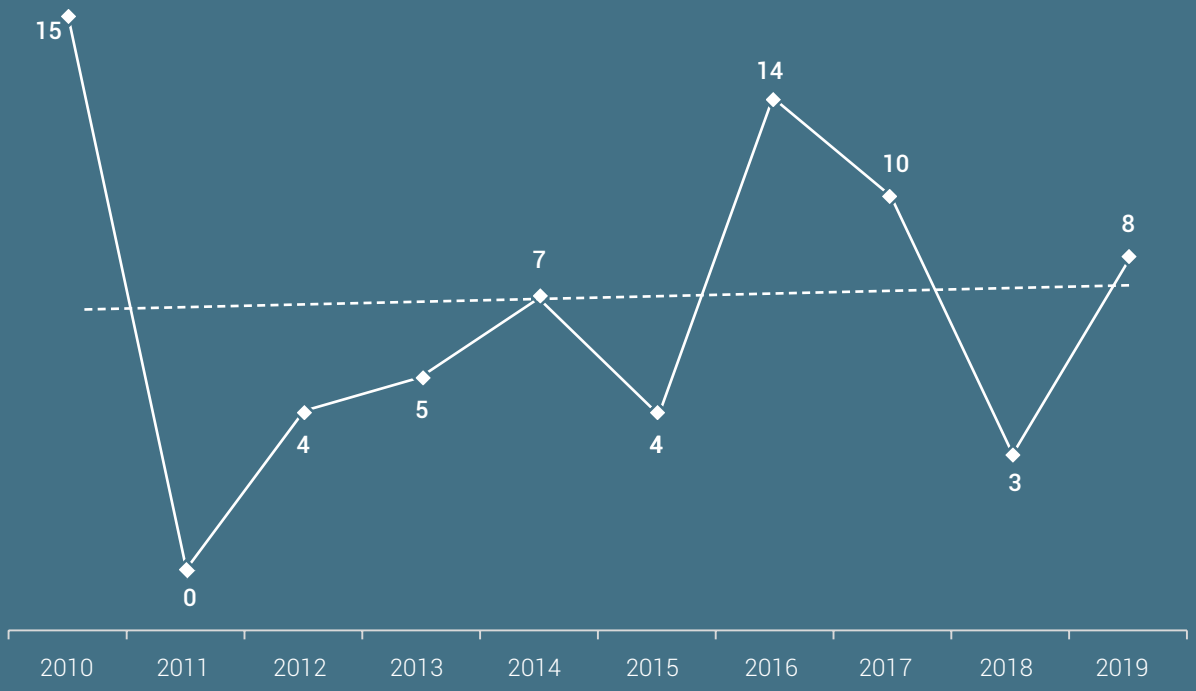
Данните за пътнотранспортния травматизъм показват възходяща тенденция на броя на тежко ранените, който се дължи на увеличилия се транзитен трафик, включващ постоянно нарастващ поток от румънски туристи. След откриването на ГКПП Маказа през м. септември на 2013 г. натовареността на републикански път I-5 Русе-Маказа се увеличава постепенно, което допринася за нарастващия брой тежко ранени.

Въпреки това област Кърджали остава една от най-безопасните области на страната по отношение на движението по пътищата.

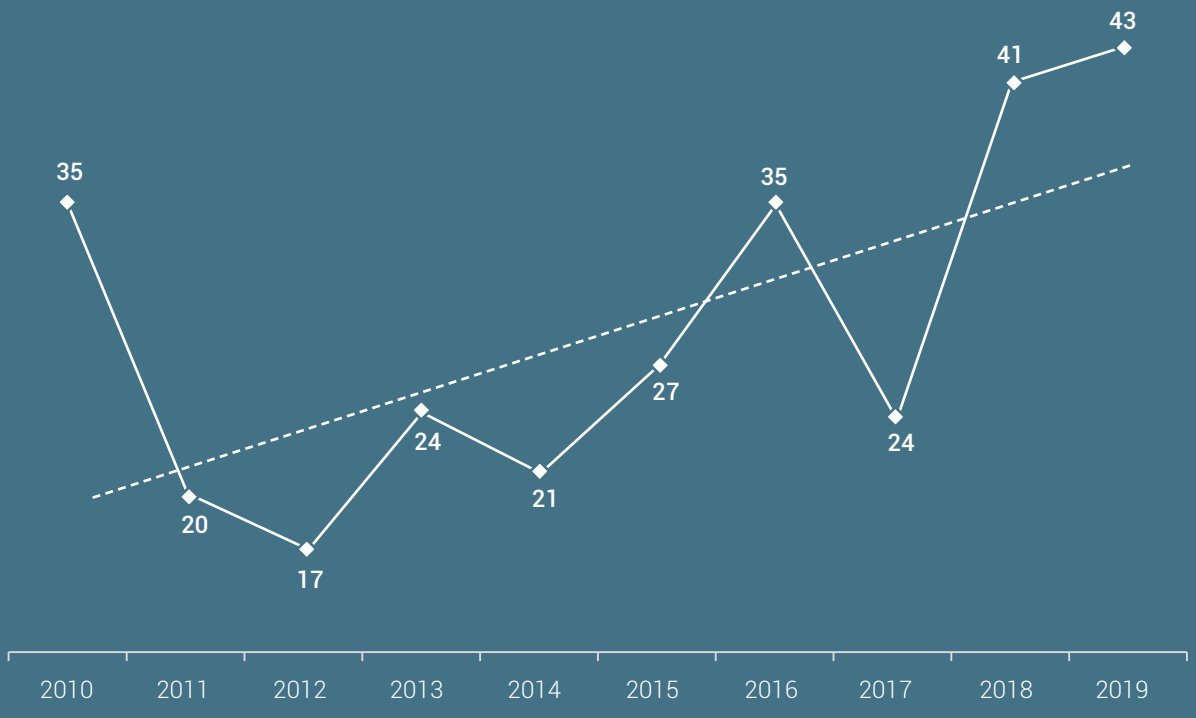
Други области с нисък пътнотранспортен травматизъм

Анализът на данните за пътнотранспортния травматизъм през периода позволява категоризирането на още няколко допълнителни области, които, макар и да не са водещи, постигат добри резултати в безопасността на движението по пътищата. В тези области броят на ранените и загиналите е значително по-малко от броя им в други области в страната. Това са областите Перник, Кюстендил, Видин (по отношение броя на загиналите) и Силистра, Търговище, Кюстендил (по отношение броя на тежко ранените). Групата на тези области следва да се третира като нискорискова от участниците в движението по пътищата.

Графика 22 Тенденция загинали на територията на област Кърджали



Графика 23 Тенденция тежко ранени на територията на област Кърджали





глава 1.3

фактори



акценти

Изследването на факторите с влияние върху ПТП и травматизма е важен аспект в управлението на БДП.

Осигуряването на по-добро разбиране на проблематиката е определящо за планирането на подходящите методи и мерки за въздействие.

Влиянието на всички известни (и неизвестни) фактори е комплексно и взаимосвързано, като от статистическа гледна точка то е различно по сила и посока.

Науката не е в състояние да определи точно и количествено нито единичното, нито взаимното влияние на тези фактори. Ето защо, единствено многоаспектните мерки за подобряване на БДП могат да доведат до устойчиви резултати.

Основните влияещи фактори върху БДП са: регулаторна рамка, пътна инфраструктура, автомобилен парк, поведение на участниците в движението, контрол, спасителна и спешна медицинска помощ.

фактори



Регулаторна рамка



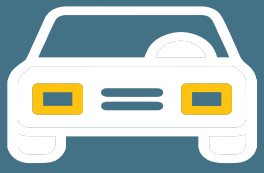
Поведение на участниците в движението



Контрол



Пътна инфраструктура



Автомобилен парк



Спасителна и спешна медицинска помощ



1.3.1 Регулаторна рамка на политиката по БДП

Регулаторната рамка е цялата система от формална регламентация на обществените отношения в областта на БДП.

Ролята на трайната и устойчива законодателна уредба на материята е основополагаща - тя е изначалният регулатор на широкия спектър от взаимодействия.

Институционалната рамка в областта следва да бъде цялостна и обединяваща, без да допуска фрагментарност на действията и да създава предпоставки за неясни взаимоотношения между компетентните структури.

Политическата воля на държавата, ангажиментът на институциите и експертният потенциал на администрацията са предпоставки, които кумулативно могат да обезпечат адекватната регулаторна рамка.

С Решение № 16 от 17 януари 2019 г. на МС правителството прие пакет от оперативни мерки за ограничаване на пътнотранспортния травматизъм до 2020 г., декларира подхода „безопасна система“ с визия нула загинали и тежко ранени, и обяви 2019 г. за година на активна работа по опазване живота и здравето на пътя.

На ДАБДП са възложени функции по ръководство, координация и контрол на изпълнението на държавната политика в областта на БДП.

Агенцията подготви встъпителен аналитичен доклад за състоянието на БДП и План за действие за 2020 г. Докладът представи статистиката и тенденциите за пътнотранспортния травматизъм, основните влияещи фактори, установените дефицити и областите за въздействие. Планът за действие за 2020 г. беше първият, който разпредели краткосрочните ангажименти по БДП сред компетентните институции.

Агенцията разработи стандартизирани изисквания към бюджетните организации за въвеждане на система от мерки за безопасност при използване на служебен транспорт. Бяха издадени указания за оптимизиране дейността на областните комисии по БДП по отношение на устройствени правилници, състав, регулярност на заседанията, начин на годишно планиране и докладване, координация на междуинституционалното взаимодействие за смекчаване последствията от травматизма. Бе създаден и механизъм за комуникация с общините за активизиране на усилията на местно ниво.

ДАБДП подготви редица методически указания, предоставени на органи на изпълнителната власт.

Стартира дейността на Национален координационен център за БДП, който осъществява координация и взаимодействие при временна организация на движението и възникване на тежки ПТП.

Центърът работи в 24-часов режим, осигурявайки оперативна координация.

През 2019 г. ДАБДП пое председателството и секретариата на ДОККПБДП. Поставен бе акцент върху систематизиране на информацията, изпълнение на приоритетни мерки по БДП, подготовка за летния трафик, учебната година и есенно-зимните условия, разработване на Национална стратегия за БДП за периода 2021-2030 г.

През 2019 г. бяха проведени четири редовни заседания на ДОККПБДП.

Беше създаден Съвет за сътрудничество с академичните и научните среди към председателя на ДАБДП, който интегрира академичното знание и научния подход в областта на БДП.

В края на 2019 г. Съветът проведе първото си редовно заседание, като определи основните теми на работа.

През 2019 г. ДАБДП взе интензивно участие в разработването на множество нормативни промени.

Бяха подготвени спешни законодателни мерки.

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Приемане на законова дефиниция на понятието „безопасност на движението по пътищата“**, която обхваща всички влияещи фактори, с оглед придаване на коректен съдържателен смисъл. Съществуващата в ЗП дефиниция за „пътна безопасност“ е в тесен контекст и е непълна. Тя е относима единствено към републиканската пътна инфраструктура. В настоящата Стратегия понятието „безопасност на движението по пътищата“ се използва в контекст, едновременно интегриращ регулаторната рамка, пътната инфраструктура, автомобилният парк, поведението на участниците в движението, контрола, спасителната и спешната медицинска помощ.
- **Трайно уреждане на обществените отношения в областта на БДП.** Интегрираният подход „Безопасна система“ и постигането на нулева смъртност изискват законите и подзаконовите нормативни актове да уредят балансирано отговорностите на субектите, които: планират, проектират, изграждат и поддържат пътищата; взаимодействат с пътната система като участници в движението; отговарят за подготовката на водачите на превозни средства и спазването на правилата. Действащата нормативна уредба е сложна и обемна, често изменяна, а в определени случаи и противоречива. Твърде големият обем от подзаконови нормативни актове създава трудности при прилагането ѝ. Честите изменения на законите са индикация, че те не уреждат първично изцяло всички обществени отношения по материята или че последните са динамични, т.е. нямат траен характер. С правомощия в областта на БДП разполагат голям брой държавни органи. Съществуват дефицити в регламентацията на функциите и отговорностите на компетентните структури. Констатира се фрагментарност и прехвърляне на отговорност между различни ведомства.
- **Възпроизвеждане на принципите на подхода „безопасна система“.** Обвързване на елементите, от които е изграден - инфраструктура, превозни средства, поведение на участниците в движението по пътищата, контрол, спасителна и спешна медицинска помощ за пострадалите при пътнотранспортно произшествие. Необходимо е изготвянето на нов ЗДвП, предвид това, че въздействието върху пътнотранспортния травматизъм засяга множество взаимообвързани фактори.

- **Задълбочаване на взаимодействието между институциите при изпълнение на държавната политика по БДП.** Координация и консенсус на действията на административните органи за съвместни действия в областта на БДП, в т.ч. чрез механизмите за докладване, дебат и вземане на решения в рамките на ДОККПБДП.
- **Интегриране и планиране на политиката по БДП в дейността на компетентните институции на всички нива в държавната администрация.** Към Националната стратегия за БДП 2011-2020 г. не е изработен единен план за действие с конкретни мерки, които пораждат ангажимент за отделните институции. Необходимо е плановост на политиката по БДП, в т.ч. чрез подготовка на секторни стратегии от страна на основните компетентни ведомства, разработване на план-програми на общинско и областно ниво, регламентиране, оптимизиране и активизиране на дейността на областните комисии по БДП.
- **Контрол, отчетност и наблюдение на политиката по БДП на централно, областно и общинско ниво при наличие на подходяща електронна платформа с единен формат на данните..** Въпреки регулярната дейност на ДОККПБДП, за периода до 2019 г. не е прилагана единна система за контрол и отчетност на изпълнението. Необходимо е и извършване на наблюдение, в т.ч. набиране на информация за анализ, управленски контрол и вземане на решения; структуриране и прилагане на методология за набиране и обработване на данни по ключови показатели; преценка на мерките по БДП от гледна точка на техните резултати, въздействие и адекватност към потребностите на обществото.
- **Бюджетна обезпеченост и финансова устойчивост на политиката по БДП.** Мерките, свързани с безопасността на движението по пътищата, следва да бъдат предмет на многогодишно инвестиционно бюджетиране от страна на институциите. Последните следва да осигурят подходящо финансиране на планираните мерки по БДП, като приоритизират нуждите и прилагат принципа на разходна ефективност.
- **Информационно обезпечаване на политиката по БДП.** Констатираната недостатъчност на данните за ПТП следва да бъде преодоляна, като се обследва в цялост механизмът за настъпване на пътните инциденти по отношение на

точните причини и ефект върху участниците в движението. Пълните и обективни данни са важен източник за формиране на коректни заключения в анализа на ПТП, за извършване на научноизследователска и развойна дейност в областта, не на последно място - за формиране на политики, които предвиждат максимално подходящи мерки за въздействие. Поддържаните бази данни на отделните институции с компетенции по БДП следва да бъдат синхронизирани.

- **Повишаване на административния капацитет на работещите в държавната администрация в областта на БДП.** Съществува дефицит на обучени кадри на всички нива. Това особено се отнася за областно (координационно) и общинско ниво (където в повечето случаи функциите на служител, отговорен за тази дейност, се изпълняват по съвместителство и от хора без подходящи познания). Дейността на българските общини и областните комисии по БДП следва да бъде припозната и подпомогната, в т.ч. чрез системно обучение и регулярни съвместни учения между екипите на институциите в областта на кризисния мениджмънт.

- **Интегриране на ресурса на цялото общество при формиране на държавната политика в областта на БДП.** Ефективно използване на капацитета на начуните и академичните среди, неправителствените организации, бизнеса и гражданската общественост като важни партньори в усилията за опазване на човешките живот и здраве.

- **Разработване и изпълнение на единна комуникационна стратегия в областта на БДП.** През годините в България множество институции, неправителствени организации и частни компании са били ангажирани с обществени каузи, целящи повишаване на БДП. Изпълнените кампании и дейности са многобройни, а областите на въздействие - многостранни. Анализът на изминалото десетилетие показва, че липсва единна координация на процесите по информация и публичност. Често паралелно протичат различни инициативи, насочени към сходни аспекти от безопасността на пътя, независимо една от друга. Това, от една страна, води до множество послания, които объркват обществото, а от друга - ресурсът на техните инициатори не се използва оптимално. В Националната стратегия за БДП за периода 2011-2020 г. комуникацията, като елемент от политиката по БДП, отсъства. Същевременно много от грешките на пътя могат да бъдат избегнати посредством повишена осведоменост и системно въздействие върху отговорното поведение на участниците в движението. По тази причина комуникационната политика, свързана с БДП, следва да бъде интегрирана в цялостната национална политика в областта.



СМОЛЯН

споделени приоритети

Първият Областен център в страната за обучение по безопасност на движението по пътищата функционира в Смолян от м. октомври 2019 г, разположен в сградата на ОУ „Проф. д-р Асен Златаров“. Училището има дългогодишни традиции в обучението по безопасност на движението и във викторината „Да опазим децата на пътя“, което го прави и първият домакин на подобна инициатива.

Центърът е на разположение на близо 5 600 ученици от 1-ви до 7-ми клас, живеещи на територията на област Смолян. В него се провежда изнесено обучение по безопасност на движението по пътищата с цел създаване на трайни умения и предотвратяване на инциденти с участието на ученици. Съоръжението се състои от площадка по безопасност с необходимите знаци и светофари. Закупени са електромобил, мотопеди и велосипеди. Оборудвани са три специализирани кабинета с компютърна техника и подходящи дидактични материали.

Чрез тази инициатива децата на Смолян ще бъдат възпитавани да развиват необходимите инстинкти за самосъхранение на пътя. Инвестицията за неговото изграждане възлиза на близо 155 хил. лв., осигурени от Министерството на образованието и науката и Община Смолян.

1.3.2 Поведение на участниците в движението по пътищата

Всяка човешка дейност, в т.ч. взаимодействието с транспортната система, се характеризира с присъщ риск.

ПТП настъпват в резултат на сложна поредица от събития и комбинация от обстоятелства, сред които попада и човешката грешка - елемент, който не може да бъде изцяло елиминиран.

Причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП изискват задълбочено изследване.

Въпреки че хората ще продължават да допускат грешки, важно е да се използват всички механизми за въздействие с цел формиране на социално отговорно поведение на участниците в движението по пътищата.

Взаимодействието на човека с пътната система се характеризира с непрекъснато възприемане на информация от заобикалящата среда, необходимост от бърз ситуационен анализ и вземане на правилно поведенческо решение.

Водачите като участници в движението по пътищата

Това е особено валидно за водачите на превозни средства, които в процеса на управление следва да реагират на широк спектър от обстоятелства. Тази дейност предизвиква високо психическо напрежение, дължащо се на постоянното състояние на готовност за съобразяване с различни внезапно възникващи промени на пътя.

Поведението на водачите се определя многостранно - от индивидуалните особености, формирани под въздействието на природната и социалната среда, от придобитите по време на подготовката знания, умения и навици за управление на превозно средство, от практиката, от моментното физическо и психическо състояние.

В основата на несъзнателните и съзнателните грешки на водача е възможността му да действа в съответствие с изискванията на дейността за управление на превозно средство - функция от неговата квалификация и личностни характеристики.

Рисковото поведение при шофиране е многостранен проблем, при който има широк спектър от фактори, които го повлияват. Детерминантите на поведението на шофьорите включват характеристики като: пол; възраст; шофьорски стаж; физически и умствени способности на водача, и психологически фактори, определящи типа личност, темперамент, настроение и емоции; отвличане на вниманието от външни или вътрешни стимули; социално-икономическо състояние и индивидуални доходи; социално-културен произход; ниво на управление и правоприлагане; както и интернализиране на законността и вяра в силата на закона. (Психологични характеристики на извършителите на пътнотранспортни произшествия. Автор: Яблена Иванова Христова, Институт по психология - МВР)

Пътниците като участници в движението по пътищата

Въпреки че рядко са причина за настъпване на ПТП, пътниците често биват ранени и загиват вследствие на пътен инцидент.

Една от основните причини за това е неизползване на предпазен колан (особено на задната седалка) и системи за обезопасяване на деца. Тези пропуски могат да доведат до тежки травми и фатални последствия.

Пътниците със своето поведение не следва да пречат на водача, да го разсейват и да го стимулират да нарушава правилата за движение. Не по-маловажно е пътуващите да транспортират безопасно багажа в превозното средство. Всички превозвани вещи следва да са добре закрепени, за да не причинят допълнителни наранявания.

Пешеходците и велосипедистите като участници в движението по пътищата

Пешеходното и велосипедното движение са видове транспорт, при които относително незащитени участници в движението си взаимодействат с трафика. Това прави движещите се пеш и с велосипед особено уязвими. Те търпят най-тежките последици при пътнотранспортно произшествие, тъй като нямат защита срещу сформираната кинетична енергия, зависеща от скоростта и масата на превозното средство.

На ниво ЕС, от всички пътувания между 20 и 40% се осъществяват с велосипед или пеша (най-висок процент в Холандия и най-нисък във Финландия). Ходенето е особено предпочитано от деца под 12-годишна възраст и възрастни над 75 години. Велосипеди се използват най-често от юноши от 12 до 17 години. (ЕК: 2019)

От всички жертви на трафика в ЕС делът на пешеходците е около 17%, а делът на велосипедистите - около 6%. Възрастовите групи с най-висок процент смъртни случаи на пешеходци са деца под 10 години и възрастни над 65 години.

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Идентифициране на основните групи нарушения на водачите на превозни средства.** Те могат да се отнасат към две групи: несъзнателни грешки - в основата им е недостатъчно ниво на определени качества от познавателната и/или психомоторната сфера (отклоняване на внимание, неразпознаване на опасност, неправилна реакция поради незнание, неопитност, неосъзнаване на последствията, здравословен проблем, умора и стрес); съзнателни грешки - тези на взето решение, при които водачът знае, че неговите действия могат да бъдат опасни за участниците в движението, но не се съобразява с това.
- **Изследване на мотивите за рисково поведението на водачите** (най-често свързвано със скорост, обезопасяване и употреба на алкохол и други упойващи вещества). Според проведено през 2019 г. национално-представително социологическо проучване близо половината от запитаните определят като водещи причини за превишаване и/или несъобразяване на скоростта мощните автомобили, които увличат водачите им, както и голямата вероятност да не бъдат санкционирани. Според анкетираните поставянето на предпазен колан се използва повече при по-дългите пътувания, независимо дали те се осъществяват в рамките на населеното място или извън него. Употребата на алкохол преди шофиране е неприемлива за повечето запитани. За някои от тях, обаче, консумацията на чаша вино или бира е допустима. Най-притеснителни са отговорите на тези, за които приемането на алкохол преди шофиране не е проблем, стига това да не бъде регистрирано от контролните органи.
- **Изследване на мотивите за рисково поведение на пешеходците.** Следва да се проучват причините, свързани с извършването на нарушения от тези участници в движението по пътищата. Това е особено валидно за най-уязвимите групи - малките деца, учениците и по-възрастните пешеходци.
- **Задълбочен анализ на причинно-следствените връзки между поведението на участниците в движението и настъпило ПТП** с оглед обективност на данните, коректност на статистическите заключения и адекватност на мерките за въздействие. Типичните грешки в поведението следва да бъдат идентифицирани и изследвани.

- **Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система** като участници в движението по пътищата. Оптимизиране на системата за обучение по БДП в детските градини, училищата и центровете за подкрепа на личностното развитие. Осигуряване на безопасен транспорт на деца и ученици при организиран превоз, свързан с учебна или извънучебна дейност.
- **Подготовка на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на пътни превозни средства.** Усъвършенстване на обучението на кандидат-водачите в системата за придобиване на правоспособност, в т.ч. центровете за подготовка, методиката за полагане на изпит, медицинските и психологическите изследвания.
- **Концептуално и целенасочено въздействие върху поведението на участниците в движението по пътищата** в контекста на учене през целия живот, в т.ч. предучилищно образование, общо училищно образование, професионално образование и обучение в центровете за придобиване на правоспособност, висше образование, продължаващо добиване на знания и умения.
- **Поставяне на специален акцент върху рисковите фактори скорост, обезопасяване и употреба на алкохол.** Изборът на скорост на движение от водачите следва да е осъзнат процес, обусловен от атмосферните условия, релефа на местността, състоянието на пътя и превозното средство, превозвания товар, характера и интензивността на движението, конкретните условия на видимост, така че да се избегне всяко предвидимо препятствие и да се предизвика безпроблемно спиране при възникнала опасност. Подходящото обезопасяване е ключово за предотвратяване или минимизиране на нараняванията при ПТП. Употребата на алкохол и други упойващи вещества е фактор, свързан със загуба на живот вследствие на пътен инцидент.
- **Насърчаване на придвижването с транспорт, алтернативен на личните автомобили.** Кампанийно въздействие за устойчива мобилност на хората в градовете за поощряване използването на алтернативни форми на придвижване - пеша, с велосипед, с обществен транспорт, чрез споделено ползване на един автомобил и други.

- **Обръщане на специално внимание на рискови категории водачи** - млади, начинаещи, възрастни над 65 г., лица с намалена подвижност, мотоциклетисти и мотопедисти. В световен мащаб процентът на смъртни случаи сред водачите на възраст между 15 и 24 години е два пъти по-висок от този сред по-опитните водачи. Когато нов водач загива при пътен инцидент, често загиват и други хора. Този висок риск е обусловен от комбинация от фактори, включително биологичните и социалните характеристики на възрастта. Те определят възприемането на риска от младите хора, водят до повишаване на социалната активност и на натиска от страна на връстниците. По отношение на по-възрастните водачи следва да се отбележи, че травматизмът вследствие на ПТП (нараняване и смърт) е в пъти по-висок. Това дава основание за провеждане на допълнителни изследвания на проблематиката с оглед защита на рисковите категории водачи.

- **Интегриране на ресурса на транспортната психология по отношение на водачите, които са системни нарушители.** Разработване на цялостна концепция за прилагане на различни програми за превенция и въздействие с цел промяна в нагласите и поведението им. Концепцията следва да се изгради на базата на научно обосновани действия след извършване на задълбочен анализ на научната литература, провеждане на научно изследване на национално ниво, обработка и интерпретация на резултатите.

- **Въвеждане и прилагане на система от мерки за предпазване на служителите в публичната администрация при взаимодействието им с пътната система.** Тя включва провеждане на инструктажи за БДП на служителите, използване на безопасни и изправни служебни автомобили, проверка на техническото състояние на превозните средства преди употребата им; проверка и контрол на годността на водачите на служебни автомобили, в т.ч. за употреба на алкохол; провеждане на курсове за служителите по оказване на първа помощ и др.

- **Повишаване на обществената чувствителност към темата за БДП.** Системно въздействие върху осведомеността относно рисковите фактори за безопасността на движението по пътищата и предприемане на мерки за превенция чрез широки социални кампании. Развитие на социално отговорна организационна култура за БДП, в т.ч. в частния сектор.





ТЪРГОВИЩЕ

безопасност за най-малките

Област Търговище е сред областите с най-малко регистрирани пътнотранспортни произшествия и най-малко ранени за 2019 г. Подготовката за безопасно движение по пътищата е част от ежедневието на малките деца в град Търговище, като сериозно внимание се отделя на превенцията. През 2016 г. в областния град е открит детски център по безопасност на движението по пътищата в двора на Детска градина „Осми март“.

Изградена е интерактивна площадка, симулираща реална градска среда и пътна обстановка с пътни платна, велоалеи и пешеходни зони. Поставени бяха обучителни пътни знаци, светофари, пешеходни пътеки и пътна маркировка. Площадката разполага с детски акумулаторни коли, велосипеди, ролери и тротинетки. Центърът е изпълнен изцяло с финансова помощ от дарители.

През 2019 г. за втора година Търговище бе домакин на национална детска олимпиада по БДП. Под мотото „Уча – играейки, живея – знаейки“, съоръжението повишава знанията на децата и учениците. Състезания се проведоха в три категрии – изобразителна дейност, музикално-артистична изява и игри по безопасност на пътя. Примерът на Търговище показва как придобиването на знания от най-ранна детска възраст способства за възпитание на ценни социални умения, които ще послужат на децата в процеса на израстването и формирането им като участници в движението по пътищата.

1.3.3 Контролна дейност на органите на МВР

Контролната дейност е неразделна част от системата за въздействие върху обществените отношения, свързани с безопасността на движението по пътищата.

Тенденцията в развитието на контролната дейност поставя акцент върху нейния превантивен характер, като административни наказания и принудителни административни мерки се налагат според извършените нарушения.

Изследването и отчитането на пътнотранспортните произшествия изисква прецизни и всеобхватни данни с оглед поддържане на максимално коректна статистика и създаване на възможност за извършване на обективен анализ.

Контролът на движението по пътищата в Република България основно е възложен на органите на МВР.

Насърчаването на спазването на правилата за движение е важен елемент за противодействие на произшествията и травматизма.

Това се отнася особено за отчитане на ограниченията за скорост, употребата на алкохол и задължението за поставяне на колан.

За да се гарантира спазването на закона, са необходими постоянни противодействия спрямо нарушителите и налагане на санкции.

Контролът следва да е систематичен, а наказанията - ефективни.

Полицейските органи контролират спазването на правилата за движение по пътищата, техническата изравност и обезопасяването на товарите на пътни превозни средства.

При необходимост - регулират движението по пътищата.

Полицейските органи следят за състоянието на пътя и пътните принадлежности, като издават писмени предупреждения, сигнални писма и разпореждания до собствениците, стопаните и поддържащите фирми за отстраняване на установени неизправности.

МВР регистрира и води отчет на пътнотранспортните произшествия, извършва анализ на ПТП, предоставя информация на държавни органи, общини, обществени организации и на средствата за масово осведомяване. Поддържа националните регистри за водачите и техните нарушения и наказания, моторните превозни средства и пътнотранспортните произшествия, като създава информационни фондове за съхраняване на данните. Извършва превантивна дейност за ограничаване на ПТП и последиците от тях.

Полицейските органи осъществяват контрол по изпълнение на учебните програми за допълнително обучение, като извършват проверки по документи и на място, както и контрол по спазване на задължението за движение на пътните превозни средства по републиканските пътища след заплащане на съответната такса, определена в ЗП.

Организацията на движението и на дейностите за безопасност на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътната инфраструктура, видът и начинът на поставяне на пътна маркировка, пътни знаци, пътни светофари и други средства за сигнализация също се контролират от полицейските органи.

Службите на МВР провеждат специализирани полицейски операции в районите на училищата и детските заведения. Те извършват преглед на организацията на движение и се установява липсата на пътни знаци, маркировка, сигнализация и предпазни огради. Изпращат информация за установените недостатъци и предписания към компетентните институции. Полицейските органи осъществяват контрол за спазване правилата за безопасност на движение по пътищата в тези райони и през учебната година.

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на контролната дейност за спазване правилата за движение по пътищата.** Закупуване на нови и оборудвани полицейски автомобили; осигуряване на технически средства и системи, в т.ч. автоматизирани, за извършване на контрол по ЗДвП.
- **Ефективно реализиране на административнонаказателната отговорност за нарушения по ЗДвП.** Процесът по установяване на извършени нарушения на правилата за движение по пътищата с актове за установяване на административни нарушения и санкциониране на виновните лица с наказателни постановления по реда на ЗАНН е бавен и неефективен. При много от нарушителите, предимно извършващи многократни нарушения на ЗДвП, се поражда чувство за безнаказаност, което води до увеличаване на пътнотранспортния травматизъм и неизпълнение на целите на Закона да се опазват животът и здравето на участниците в движението по пътищата.
- **Оптимизиране на административнонаказателните процедури.** За установяване на нарушения се влагат големи ресурси, без да се предоставя достатъчна възможност за идентифициране на нарушителя, връчване, навременност и събиране на дължимите глоби. Съответно, това поражда дефицити в дисциплината на водачите и ограничава превантивното действие на контрола. Налице е необходимост от облекчаване на административнонаказателния процес.
- **Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол.** Извършването на конвенционалния контрол за спазване на правилата за движение по пътищата от страна на полицейските органи (чрез патрули) разходва голям ресурс. Той би могъл да бъде пренасочен към специализирани акции, като част от дейностите, извършвани от патрулните екипи, бъде ефективно заменена от автоматизирани технически средства за контрол.
- **Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП съвместно с други компетентни институции.** Изследване и разкриване на точните причини за настъпване на пътнотранспортни произшествия.
- **Обучения за реакция при ПТП и оказване на помощ на пострадали.** Повишаване на професионалната подготовка и техническата обезпеченост на служителите в МВР.





ПЪТНА ПОЛИЦИЯ

в служба на обществото

Първите състезания за проверка и оценка на служители на Пътна полиция се организират от началото на 70-те години на 20 век. Първото републиканско състезание по регулиране е проведено през 1971 г. във Варна. В края на десетилетието и в началото на 80-те години се организират и първите състезания по майсторско управление на служебно превозно средство.

Идеята за провеждане на комплексно републиканско състезание с цел проверка на теоретичната подготовка и уменията на автоконтрольора възниква в началото на 90-те години, когато са регламентирани редът и правилата за мероприятието. От 2000 г. състезанието е допълнено с дисциплината оказване на първа долекарска помощ на пострадал при ПТП. През годините надпреварата „Пътен полицай на годината“ е допълвана и доразвивана в различни форми.

В състезанието „Пътен полицай на годината“ през 2019 г. се включиха 64 участници от всички областни дирекции в страната. Те преминаха през пет кръга, включващи както решаването на теоретични тестове с въпроси върху нормативната база и оказването на долекарска помощ на пострадали в пътни инциденти, така и в практическите състезания по стрелба и в майсторско управление на автомобил и мотоциклет.

1.3.4 Пътна инфраструктура

Пътната инфраструктура е основен елемент на транспортната система, който осигурява мобилността на хората и същевременно оказва огромно влияние върху безопасността на движението по пътищата.

Инфраструктурата следва да осигурява оптимални условия за придвижване на всички участници, като изпраща ясни и разбираеми послания към тях, предпазва ги от грешки, а в случай на допускане на грешки, е щадяща към последствията.

Когато безопасността е интегрирана в процеса на планиране, проектиране, строителство и поддържане на пътищата, може да се постигне сериозно намаление в нивото на травматизма.

Адаптирането на инфраструктурата към нуждите на уязвимите участници в движението способства за осигуряване на тяхната по-висока защита.

Безопасността е от основно значение за всяка транспортна система.

Развитата и нискоконфликтна пътна инфраструктура е предпоставка за безопасна мобилност на хора и стоки, икономически растеж, конкурентоспособност и териториално сближаване.

Това изисква съвместима и взаимосвързана транспортна мрежа, която може да предложи достъпност, оптимални връзки между видовете транспорт, управление на трафика въз основа на обща база данни, сигурност, намалено въздействие върху околната среда, рентабилност и оптимизация на разходите за експлоатация и поддържане.

ЕК полага системни мерки, за да гарантира, че на ниво ЕС са създадени необходимите стандарти за безопасност, които обхващат пътищата и всички видове транспорт, така че да се минимизират рисковете от възникване на ПТП със загинали и тежко ранени.

Целта е обръщане на повече внимание на планирането, проектирането, изграждането и поддържането на пътната инфраструктура с оглед на безопасността ѝ.

Всяка година ЕС разходва между 1,5 и 2 млрд. евро от бюджета си за изграждане на пътища и увеличава с 50% финансирането за иновации в транспорта.

За да се гарантира висока степен на безопасност на пътищата в рамките на ЕС, държавите членки следва да прилагат насоки относно процедурите за нейното управление. Това включва:

- стратегически сравнителен анализ на въздействието върху безопасността на нова или съществено изменяна мрежа;
- систематична проверка за безопасността на пътните проекти във всичките им етапи - от планиране до експлоатация;
- установяване, анализиране и категоризиране на участъци, по които са настъпили голям брой ПТП със загинали в съотношение с пътния поток;
- класифициране на части от съществуващата пътна мрежа според потенциала им за повишаване на безопасността и за икономия на свързаните с ПТП разходи;
- периодична проверка на характеристиките и недостатъците на пътищата, която налага дейности по поддържане от гледна точка на безопасността.

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Интегриране на пътната безопасност в цялостния инвестиционен процес на АПИ и общините като стопани на пътищата.** Разработване и прилагане на методика за планиране и управление на дейностите по републикански пътища, общински пътища и улици. Изпълнение на целенасочени инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП и/или с най-висок потенциал за намаляване на риска от ПТП. Планиране и бюджетиране на приоритетни мерки от институциите, отговорни за стопанисване на пътната инфраструктура, с максимален ефект върху безопасността.
- **Ефективно покритие на страната с пътна мрежа предвид неравномерното в регионален план обезпечаване с автомагистрали и пътища I клас.** Пътните направления в посока изток – запад са много по-добре развити от тези в посока север – юг, което до голяма степен е обусловено от релефа. По-високата гъстота на изградените автомагистрали и първокласни пътища в Североизточен, Югозападен и Югоизточен район на страната определя по-добрата им достъпност и комуникативност. България все още изостава в процеса на изграждане на основната трансевропейска мрежа.
- **Повишаване на качеството на съществуващата пътна мрежа.** През последните 10 години България отбелязва интензивно развитие в областта на пътното строителство, но по-голямата част от мрежата е изградена преди повече от 20 години. Това изисква влагането на значителни финансови ресурси за извършване на ремонт и текущо поддържане. Развитието на инфраструктурата е изключително времеемък и капиталоемък процес. По тази причина подобренията се извършват поетапно и в условията на разходване на ограничен финансов ресурс. Това обуславя все още незадоволителното техническо състояние на определени елементи от системата, както и съществуващите териториални различия.
- **Развитие на толерантни към човешките грешки пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“ и смекчаващи рисковете на градската среда.** Безопасна експлоатация на съществуващата пътна инфраструктура, чрез: идентифициране броя и мястото на инцидентите по тип потребител на пътя; анализ на риска за всяка група потребители; установяване на опасните участъци с оглед предприемане на коригиращи мерки; извършване на оценка на безопасността и прилагане на доказани инженерни решения; управление на скоростта в процеса на проектиране и експлоатация на пътната мрежа.

- **Фокус върху основните елементи, свързани с безопасността - сигнализация, в т.ч. маркировка и крайпътно пространство.** Прилагане на интегриран и планов подход при управление на дейностите по ремонт и поддържане. Приоритетното подновяване на асфалтовото покритие, което изисква по-големи ресурси за сметка на средствата за маркировка, сигнализация и почистване на банкетите, има понякога обратен ефект по отношение на безопасността.
- **Обективна оценка на съществуващата организация на движение и развитие на интелигентни транспортни системи за управление на трафика.** Същите са много важни, съставени както от единен контролен център, така и от отделни елементи, функциониращи по автомагистралите и скоростните пътища.
- **Насищане на пътните артерии с контролно-технически средства.** Задълбочена координация между службите на Пътна полиция и АПИ. Осигуряване на преброителни рамки за автоматизирано събиране на информация за интензивността на трафика.
- **Обследване на състоянието на цялата пътна инфраструктура с прилагане на процедури за управление на безопасността.** Съгласно действащата Директива 2008/96/ ЕО те се прилагат единствено за пътищата от трансевропейската пътна мрежа. Последващата оценка на тази директива показва, че държавите-членки на ЕС, които прилагат на доброволен принцип тези процедури и за пътища извън трансевропейската мрежа, постигат много по-добри резултати в областта на пътната безопасност. Необходимо е извършване на цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа, която включва анализ на риска от настъпване на ПТП, преглед на проектните характеристики на пътя и участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесени към пътния поток. Процедурите по управление на безопасността на пътната инфраструктура следва да се прилагат за пътищата от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистралите, за първокласните пътища и за пътищата, финансирани със средства от ЕС.
- **Развитие на тол системата.** Тя следва да предоставя информация на компетентните органи за посоката на движение на претоварени пътни превозни средства.

- **Изпълнение на мерки за градско планиране и развитие.** Разработване на планове за устойчива градска мобилност, които обвързват потенциала за растеж на местно ниво с ясно дефинирана визия, цели и приоритети, свързани общо от стремежа към по-висок жизнен стандарт на хората и устойчиво развитие на териториите.
- **Интегриране на пътната безопасност в дейността на общините по изграждане и поддържане на общинската пътна и улична мрежа.** Изпълнение на инженерни мерки, включващи пътни платна, тротоари, банкети, велоалеи, места за паркиране, подлези и надлези, мостове, спирки на градския транспорт, крайпътни пространства и др. Въздействие върху настилки, хоризонтална маркировка, вертикална сигнализация, осветление, ограничителни системи, растителност, поставени рекламни съоръжения и крайпътни обекти, други.
- **Развитие на достъпни, удобни и безопасни транспортни връзки и градски транспорт**, които да предложат ефективна алтернатива на придвижването с леки автомобили.
- **Намаляване на трафика и задръстванията в градовете.** Извеждане на транзитния трафик извън населените места за успокояване на движението на входно - изходните артерии, през които преминават транзитно трасета от републиканската пътна мрежа, в т.ч. чрез изграждане на обходни пътища.
- **Изпълнение на мерки за защита на уязвимите участници в движението.** Инфраструктрно обезпечаване и обезопасяване на пешеходното и велосипедното движение; специално обезопасяване на зоните на учебни и детски заведения.
- **Засилване ролята на областните комисии по БДП за подобряване на пътната безопасност.** Поставяне на акцент върху разработването на годишни план-програми за подобряване на БДП на областно ниво в условията на тясно взаимодействие и координация между службите на общинските администрации, областните пътни управления и областните дирекции на МВР. Извършване на съвместни огледи на състоянието на общинската и уличната пътна инфраструктура преди летния сезон, началото на учебната година и зимния сезон.



ГАБРОВО

безопасна пътна инфраструктура

Габрово е сред общините с най-малко регистрирани ПТП със загинали през 2019 г. Сред основните приоритети на града е подобряването на пътната инфраструктура, която създава условия за развитие на жизнената среда, икономиката, културата и туризма.

Инвестициите в пътни проекти пряко допринасят за безопасната мобилност в Габрово, съчетавайки функционални инженерни решения и атрактивни архитектурни елементи. Те се изпълняват систематично от общинската администрация с финансиране от ЕС и общинския бюджет.

Новата пътна инфраструктура включва 6 кръгови кръстовища, ремонт на съществуващи съоръжения за безконфликтно преминаване на пешеходци в подлези, подобрено регулиране на конфликтни точки със светофарни уредби, по-добро осветление и подобряване организацията на движението в най-натоварените участъци.

Ефектите върху пътната безопасност включват намаляване на скоростта в кръговите кръстовища, обособяване на регламентирани зони за пресичане, гарантиране на видима и ясно разпознаваема вертикална сигнализация, и хоризонтална маркировка, подземно преминаване на пътното платно без наличие на конфликтни точки между пешеходци и автомобили, подобрено регулиране на транспортни и пешеходни потоци, по-добра видимост.

1.3.5 Автомобилен парк

Напредъкът в технологиите, нарастващият брой автомобили и усложняването на транспортните системи са свързани с развитието и въвеждането на все повече изисквания към стандартите за пасивна и активна безопасност на превозните средства.

Регламентацията и контролът, свързани с техническото състояние на автомобила - прегледи, проверки и ремонт, са от голямо значение за безопасността на превоза на хора и товари.

Набирането и анализа на данни за влиянието на превозните средства при настъпване на пътнотранспортни произшествия и травматичните последствия от тях е ключова предпоставка за разкриване на точните причинно-следствени зависимости при пътните инциденти.

Следвайки политиката за постепенно достигане на дългосрочната цел на „Визия нула" до 2050 г., регулацията на ЕС, свързана на автомобилния парк, напрекъснато еволюира.

С цел последващо развитие на екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност на континента през 2017 г. ЕК предложи пакет законодателни инициативи относно мобилността „Европа в движение". По отношение на безопасността пакетът отчита факта, че все повече превозни средства са оборудвани със системи за подпомагане на водача, а навлизането на напълно автономни ППС е въпрос на време.

Европа полага много усилия за утвърждаването ѝ като световен лидер в областта на системите за автоматизирана и свързана мобилност.

Акцентът на работата на ЕК във връзка с безопасността на моторните превозни средства се поставя на

безопасността на пътниците (в т.ч. системите за обезопасяване на деца), уязвимите участници в движението (пешеходци и велосипедисти), лекотоварни превозни средства (леки автомобили и микробуси) и тежкотоварни автомобили (автобуси и камиони).

ЕК официално уведоми автомобилните производители, че от 2022 г. всички произвеждани нови автомобили в ЕС задължително трябва да имат 11 функции за активна и пасивна безопасност.

Активната безопасност на превозните средства до голяма степен зависи от продължителността на тяхната употреба. По-старите автомобили имат по-висока присъща аварийност, което увеличава тежестта на травматизма вследствие на ПТП.

Заедно прилагани, активните и пасивните системи за безопасност на автомобилите са намалили значително броя на произшествията и свързаните с тях наранявания през последните няколко десетилетия.

Предпазните колани са най-лесният и най-евтин начин за предотвратяване на нараняванията при пътен инцидент. Те не изискват наличието на специална технология и са стандартно оборудване във всички коли.

Съществуват много различни видове електронни системи за безопасност за автомобилите, като постоянно се разработват нови. Те варират от системи за избягване на сблъсък и подпомагане на спирането до системи за предупреждение при напускане на лентата за движение.

Интелигентните системи за адаптиране на скоростта, устройствата за напомняне необходимостта от предпазен колан, електронен контрол на стабилността и блокиране на двигателя при употреба на алкохол, както и устройствата за записване на данни значително повишават безопасността.


FIRE & RESCUE

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Поетапно обновяване на автомобилния парк.** В България средната възраст на автомобилния парк е висока. Увеличеният внос на употребявани автомобили в страната на възраст над 10 години е свързан с повишаващите се ограничения в държавната политика за обновяване на парка в други държави-членки на ЕС през последните години. Това има връзка и с техните системи за активна и пасивна безопасност. Отчита се липса на подходяща регулация, свързана с вноса на употребявани превозни средства в страната. Необходимо е засилване на изискванията към проверките за техническа изправност на употребяваните автомобилите при първоначалната им регистрация, както и внедряване на допълнителни системи за безопасност в по-старите автомобили, в които такива липсват.
- **Оптимизиране на контролната дейноста на ИААА.** Усъвършенстване на нормативната регулация. Осигуряване на оборуване за извършване на крайпътни технически проверки и прилагане на система „горещ списък“ за осъществяване на контрол на различни видове МПС. Прилагане на интегрирана информационна система при осъществяване на контролната дейност.
- **Повишаване качеството на извършваните ремонти и техническото обслужване на превозните средства.** Голяма част от ремонтите на автомобили се извършват от нерегистрирани сервизи, които не спазват изискванията на производителите за техническо обслужване и не носят отговорност за качеството на извършените ремонти.
- **Формулиране на държавна политика за управление и развитие на автомобилния парк.** Въвеждане на регулаторни инструменти за подобряване на безопасността, икономичността и екологичността на автомобилите.

- **Изследване на връзката между техническото състояние на превозното средство, настъпило ПТП и последствията от него.** Трудно могат да се изведат статистически значими заключения относно влиянието на възрастта на превозното средство за попадането му в ПТП. Основна причина за това е, че факторите, които водят до настъпване на произшествие, са комплексни. Много по-видна е зависимостта между възрастта на автомобила и тежестта на последствията при ПТП.
- **Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари**, в т.ч. чрез подходяща регламентация и ефективен контрол. Изпълнение на изискванията на ЕС относно критериите за безопасност на ППС, които осъществяват обществен превоз на пътници и превоз на опасни товари. Контрол по спазване на изискването от въведената система за управление съгласно стандарт БДС ISO 39001:2014 или еквивалент към организациите, извършващи тези услуги. Повишаване отговорността на работодателите по отношение на изискванията към водачите и техническата изправност на превозните средства, с които се извършва подобен превоз. Товарните автомобили и автобусите следва да бъдат оборудвани с усъвършенствани системи, които да регистрират пешеходци и велосипедисти, намиращи се в непосредствена близост, и значително да намалят зоните без видимост около превозното средство. Системите могат да се интегрират и в по-стари товарни автомобили и автобуси.
- **Надграждане на разработения през 2019 г. анализ на автомобилния парк.** Той представлява отправна точка за системен процес на преглед и обобщаване на информацията в областта, и за устойчиво отчитане на автомобила като определящ фактор за безопасността на движение по пътищата.



новите технологии

електрически превозни средства

По отношение на своята комуникационно-транспортната инфраструктура Столична община се стреми да прилага интегриран подход, който разглежда транспортния сектор в неговата цялост. Взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си, допринася за постигане на нов стандарт на градската среда.

Общинската компания „Столичен автотранспорт“ закупува електрически автобуси, които се ползват като довеждащ транспорт до спирките на основните градски линии в кварталите. Изграждането на зарядни станции създава условия за използване на по-безопасни и по-щадящи природата превозни средства.

Целта е да се осигури устойчивост, съвременни технически характеристики и високи параметри на комфорт на подвижния състав, да се подобри безопасността на движението по пътищата, да се намали аварийността, да се повиши достъпността и да се предпази околната среда. Първоначалните разходи за закупуване на електробусите и изграждане на зарядна инфраструктура са по-високи от тези на автобусите с двигатели с вътрешно горене, но разходите за експлоатация и електричество през целия жизнен цикъл на новите транспортни средства са в пъти по-ниски.

1.3.6 Спасителна дейност и спешна медицинска помощ

Оказването на спасителна дейност и спешна медицинска помощ в рамките на първите минути след настъпване на пътнотранспортно произшествие е от ключово значение за овладяване на травмата, ограничаване на инвалидизацията и намаляване на смъртността.

Координираните действия на компетентните органи за кризисен мениджмънт са в основата на процеса на управление и справяне с последствията от ПТП.

Този процес включва организация, координация, комуникация и контрол между институциите с единни принципи, стандартни оперативни процедури, адекватно разпределение на отговорностите и интегрирана комуникационно-информационна система.

Травмата е увреда, причинена от обмен на кинетична енергия с околната среда, който превишава резистентността на човешкото тяло и води до тежки наранявания.

Голяма част от смъртните случаи настъпват в рамките на първите минути след инцидента, както на мястото на настъпилото ПТП, така и при транспорта на пострадалите до болнични заведения.

Пътнотранспортните произшествия възникват неочаквано и внезапно.

ПТП се характеризират с бързо протичане, ограничени информация и опит на участниците в тях, полиетиологичен (от много причини) основен поразяващ фактор, необходимост от срочно оказване на техническа и медицинска помощ.

Изследвания сочат, че намаляването на времето между получаването на травматичната увреда и оказването на компетентна спасителна и медицинска помощ, е от особена важност за ограничаване на тежестта на пътнотранспортния травматизъм.

По данни на СЗО оказването на компетентна медицинска помощ в рамките на първите 10-15 минути след ПТП е от ключово значение за намаляване на смъртността и ограничаване на инвалидизацията.

Намаляването на времето за оказване на адекватна медицинска помощ от 25 на 15 минути може да намали смъртността с една трета.

Систематизираното обучение на спасителните екипи от всички институции може да съкрати значително времето за освобождаване и пренасяне на пострадалите до безопасна зона с цел по-навременно оказване на адекватна медицинска помощ.

Необходимостта от добре координирани съвместни действия на различните институции е в основата на процеса на управление и справяне с последствията от ПТП.

На мястото на произшествието се извършва оценка на естеството и вида на ПТП, освобождаване и триаж на пострадалите, първоначална бърза оценка „ABC“, включваща проверка проходимостта на дихателните пътища, вида на дишането и нарушение на кръвообращението.

След това се прилага скала за точково оценяване на травмите, настъпили в отделните анатомични области на тялото.

Основни дефицити и области за въздействие:

- **Равнопоставеност на населението по отношение на времето за получаване на спасителна и спешна медицинска помощ,** без да се допускат съществени различия в рамките на районите на обслужване и между отделните области в страната.
- **Отчитане на огромния принос на пост-травматичната помощ за гарантиране на достъпна и качествена услуга за пострадалите при пътни инциденти**. Спешната медицинска помощ в болнични условия се осъществява от многопрофилните болници за активно лечение с разкрити спешни отделения в 28-те областни града на страната и от болници за активно лечение, но без обособени спешни структури.
- **Адекватен триаж,** който не допуска ситуация на претоварване на определени структури и функциониране на други с непълен капацитет, тъй като това поражда риск от транспортиране на пациенти между лечебни заведения преди да им бъде осигурена необходимата медицинска помощ.
- **Периодична оценка и осигуряване на адекватно териториално покритие на мобилните екипи**.
- **Кадрова обезпеченост на спешната помощ** с цел преодоляване недостига на лекари и медицински специалисти в спешните екипи на ЦСМП и в спешните отделения на приемащите лечебни заведения за болнична помощ.
- **Поетапно осигуряване на възможности за използване на специализиран санитарен транспорт** за труднодостъпни региони (въздушен, високопланински верижен и др.).
- **Синхронизиране на методиките на МВР и МЗ за обработка на статистическите данни** за настъпилите ПТП и пострадалите с оглед количествен и качествен анализ.
- **По-ефективно справяне с негативните последствия от тежките ПТП** (управление на мястото на произшествието) чрез координирано провеждане на всички спасителни дейности, в т.ч. и медицинските, за ефективно овладяване на травмата, ограничаване на инвалидизацията и намаляване на смъртността вследствие от настъпило ПТП. Осигуряване на необходимото оборудване за провеждане на спасителни дейности.



СПАСИТЕЛНАТА ВЕРИГА

на мястото на събитието

През м. юли 2019 г. в тунел „Ечемишка“ на АМ Хемус, посока Варна, се проведе съвместно учение на МВР - ГДПБЗН, АПИ, ДАБДП, ОДМВР, Областна администрация София област, община Ботевград, ЦСМП-София, БЧК и доброволци. Основната цел беше повишаване капацитета на органите на изпълнителната власт и подобряване на взаимодействието с основните съставни части на единната спасителна система за реагиране при настъпило тежко ПТП.

Извършена беше симулация на тежко ПТП между лека кола и товарен автомобил и с последващ пожар на около 200 м от изхода на съоръжението. Водачите на двата автомобила симулират смърт на място, а преминаващ край пожара пътнически микробус катастрофира 120 м след него. Следва и верижна катастрофа между 5 леки автомобила на 400 м от изхода на тунела.

Проведоха са действия за гасене на пожара и спасяване на пострадалите. Беше оказана първа медицинска помощ, психологическа подкрепа на място и транспортиране до болнично заведение. Беше извършен оглед на местопроизшествието, провеждане на процесуално-следствени действия, преместване на повредените превозни средства и техните товари, почистване на пътя и др. Повече от 300 души, включително и доброволци, взеха участие.

раздел

2

универсална безопасна мобилност:

инвестиции в човешки капитал



глава 2.1

ВИЗИЯ



акценти

Безопасността на движението по пътищата е неразделна част от ежедневния живот на хората навсякъде по света.

Излизайки от домовете си, ние се интегрираме в пътната система, за да се придвижим към работа, да си осигурим храна и други стоки от първа необходимост, да задоволим широк спектър от икономически и социални нужди.

Визията на настоящата Стратегия предлага еволюционен подход към безопасността на движението по пътищата, при който въздействието върху определени аспекти от БДП променя своя фрагментарен характер.

Единичните интервенции се интегрират цялостно в подхода „безопасна система“, при който безопасността на движението по пътищата вече не е отделна и самостоятелна тема.

Тази Стратегия е ръководена от амбициозна визия, подкрепена от предизвикателни, но реалистични 10-годишни цели и показатели за изпълнение.

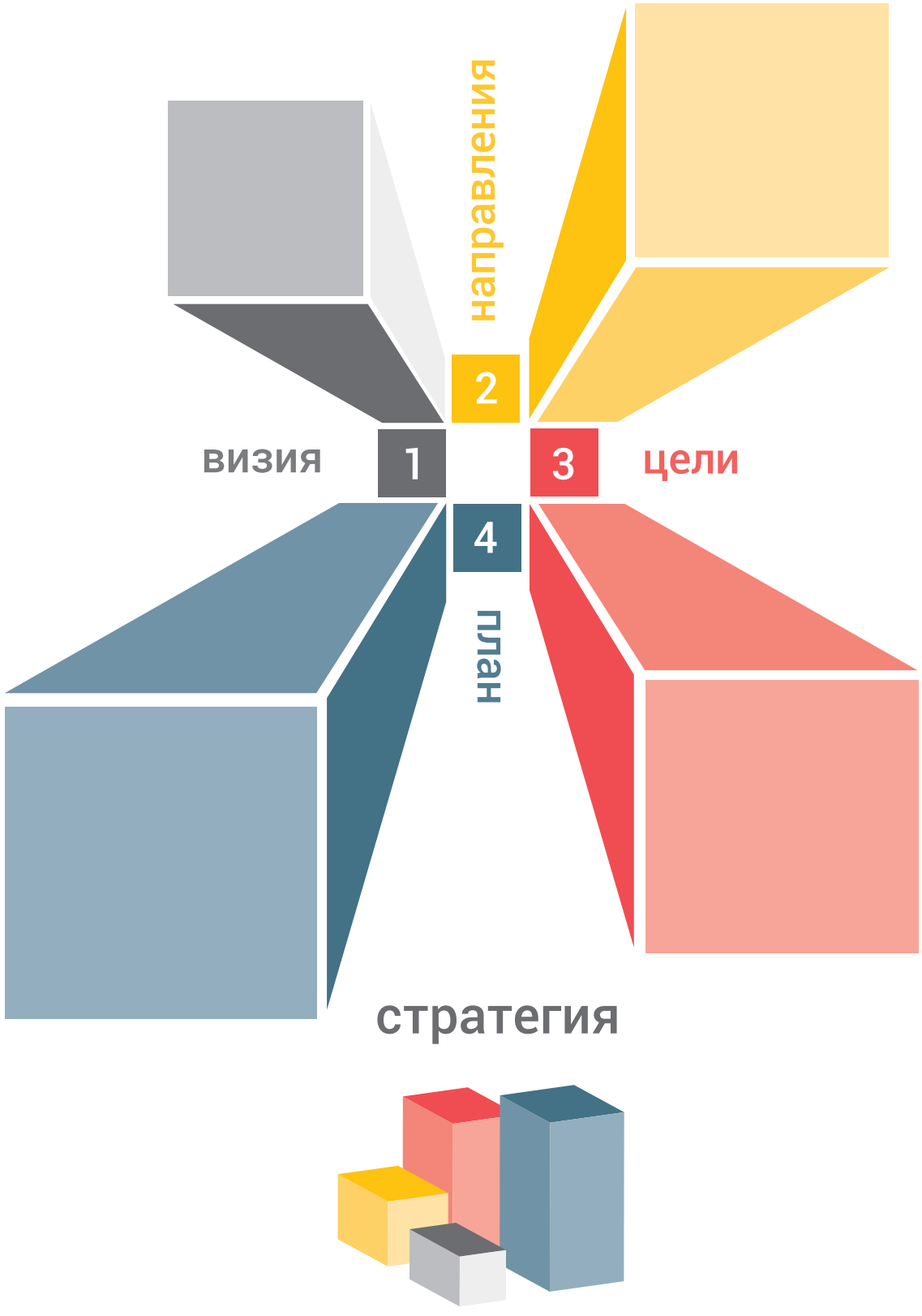
Безопасна универсална мобилност:

- Интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система.
- Не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата.
- Компенсира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях.
- Не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения.
- Гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото.
- Осигурява достъп до работното място, дома и обществените услуги.
- Прави мобилното население културно и социално динамично.
- Стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието.
- Ангажира отговорността и обединява ресурсите на обществото.

Визията на Република България за безопасност на движението по пътищата включва изложените в следващите глави тематични направления за въздействие, стратегически цели и показатели за ефективност.

Визията предполага нов и цялостен подход към разбиране и интерпретиране на темата за безопасност на движението по пътищата в Република България.

Тази Стратегия бележи началото на ново пътуване към изграждане на безопасно взаимодействие между хората и пътната система, при липса на толерантност към травматизма на пътя и с акцент върху всички елементи на безопасността.


направления
2
визия
1
3
цели
4
план
стратегия



глава 2.2

цели



акценти

Представените тематични направления включват области за въздействие, които могат да подобрят безопасността на движението по пътищата, особено ако се прилагат в единство.

В световен мащаб е отбелязан напредък по всяко едно от направленията, но той не е достатъчен. Необходимо е да се мобилизира много по-широк кръг от „пазители“ на безопасността.

Следващото десетилетие изисква потенциалът на всяко направление да се разгърне в контекста на подхода „безопасна система“, който изисква хора, пътища и автомобили да си взаимодействат безопасно.

Правителствата по света са често критикувани за недалновидност при вземането на решения - емпиричните проучвания в Канада, САЩ, Австралия и ЕС показват, че държавната администрация отделя твърде много време от ежедневната си работа в овладяване на кризисни ситуации за сметка на посвещаване на стратегически въпроси за превенция на кризите.

В отговор на тази критика държавният апарат приоритетно се стреми да засили стратегическия фокус с оглед дългосрочна перспектива за вземане на рационални, всеобхватни и координирани решения.

Решаващата роля на ефективната стратегия се състои в разбирането на потребностите и очакванията на обществото - както настоящите, така и бъдещите, и ангажирането с тях на свързана мрежа от участници.

Представените по-долу стратегически цели са обвързани с 12-те цели на СЗО и рамковата политика на ЕС в областта на БДП за периода 2021-2030 г.

2.2.1 Управление, основано на интегритет

Цялостен процес на планиране, изпълнение, отчитане и контрол на политиката по БДП, в който активно присъстват и си партнират компетентните държавни институции, гражданският сектор, бизнесът, научните и академичните среди, като се отчитат всички аспекти и елементи на безопасността на движението по пътищата в условията на споделена визия и консенсус на действията:

направления

- Стабилни и предсказуеми институции, компетентни в политиката по БДП и гъвкави за реакция спрямо обществените очаквания; отворени за диалог с обществото; подготвени да въвеждат иновативни решения и да изпълняват мерки, ориентирани към резултати.
- Активен граждански, бизнес, академичен и научен сектор, създаващ добавена стойност на политиката по БДП, чрез професионална експертиза и технологични иновации.
- Подходящ ресурсен капацитет на всички заинтересовани страни, които изпълняват политиката по БДП, основан на знания и умения.
- Рационалност и ефективност във всички обществени процеси, свързани с БДП.

Цели

1. Прилагане на интегрирана система за планиране, изпълнение, контрол и оценка на държавната политика по БДП в единна стратегическа рамка

2. Подобряване на координацията и задълбочаване на взаимодействието между институциите при изпълнение на държавната политика в областта

3. Усъвършенстване на националното законодателство в областта на БДП

4. Ефективност на методологиите за набиране и обработка на данни за ПТП и БДП

5. Гарантиране на партньорство и прозрачност в политиката по БДП чрез сътрудничество с гражданския сектор, бизнеса, научните и академичните среди

6. Повишаване на капацитета на работещите в държавната администрация в изпълнение на политиката по БДП

7. Осъществяване на ефективна комуникация и създаване на широка рамка на сътрудничество и съпричастност за различните аспекти от БДП

2.2.2 Социално отговорно поведение: учене през целия живот

Поведение на всеки член на обществото, независимо от неговата социална роля и статус, насочено към поемане на отговорност за въздействието върху околните хора и среда, вследствие на реализирани решения и действия; поведение, отчитащо правилата, върховенството на закона и етичните норми:

направления

- БДП е отговорност на цялото общество.
- БДП е неразделна част от възпитанието на децата, реализирано в системата на образованието и в семейната среда.
- БДП е тема, която присъства като „учене през целия живот“ в личностната и професионалната реализация на водачите на МПС.
- БДП е интегрирана и възпитавана в организационната дейност на публичните организации и бизнеса, чиито служители взаимодействат с пътната система в лично и/или служебно качество.

цели

1. Превенция на рисковете за здравето и живота на децата при взаимодействието им с пътната система като участници в движението по пътищата

2. Подготовка на образовани, обучени и информирани водачи, притежаващи квалификация и отговорно поведение за безопасно управление на ППС

3. Повишаване на обществената чувствителност към темата за БДП

4. Развитие на социално отговорна организационна култура за БДП

2.2.3 Контрол: ефективен и облекчаващ

Контрол, интегриран във всички дейности и процеси, свързани със спазване на правилата за движението по пътищата, който може да гарантира, че целите ще бъдат постигнати чрез съблюдаване на съответствието със законодателството; контрол, който следва регламент, бележи резултат, възпитава превенция, без да образува излишна административна тежест:

направления

- Контролната дейност реагира бързо и влияе адекватно на средата, в която функционира, като реализира превенция, въздейства възпитателно върху нарушителите и предупредително спрямо останалите участници в движението по пътищата.
- Контролната дейност оказва изцяло позитивно въздействие върху обществените отношения чрез издаваните административни актове и други документи от дейността ѝ.
- Контролната дейност гарантира получаване на най-голям ефект с най-малко разходи.
- Контролната дейност е в съответствие с правилата на професионалната етика и е обезпечена с механизми за противодействие на корупцията.
- Контролната дейност създава легитимност, уважение, доверие и удовлетвореност в обществото.

Цели

1. Подобряване на материално-техническото и ресурсно обезпечаване на МВР за спазване правилата за движението по пътищата и провеждане на спасителна дейност

2. Оптимизиране на способите за осъществяване на контрол от МВР за спазване правилата за движението по пътищата

3. Ефективност и ефикасност на административно-наказателния процес за постигане превантивната функция на санкцията

4. Усъвършенстване на реда за събиране, обработка и анализ на данни за ПТП

2.2.4 Щадяща пътна инфраструктура

Съществуваща и планирана за изграждане пътна инфраструктура, която предотвратява възникване на пътнотранспортни произшествия със загинали и тежко ранени; инфраструктура, чиито елементи в пътно-транспортната система си взаимодействат и са достатъчно адаптивни, за да осигуряват безопасност; инфраструктура, която способства за адекватно поведение на участниците в движението и в най-голяма степен е компенсираща спрямо евентуални грешки:

направления

- Взаимодействието между човека и пътната инфраструктура е ограничаващо риска.
- Пътната мрежа на България е интегрирана в европейската транспортна система и в мрежата от интелигентни транспортни системи.
- Пътната инфраструктура не е причинител на пътнотранспортни произшествия с травматизъм.

цели

1 Интегриране на пътната безопасност в управлението на пътната инфраструктура на национално, областно и общинско ниво за ефективно ограничаване на отрицателните ефекти на транспортния сектор

2 Поддържане и развитие на толерантни към човешките грешки републикански пътища, осигуряващи универсална мобилност при подхода „безопасна система“

3 Поддържане и развитие на ниско-конфликтна общинска пътна и улична инфраструктура с ясни послания към участниците в движението и защита от рисковете на градската среда

2.2.5 Превозни средства в защита на човека

Превозни средства, които не допускат настъпването на ПТП поради неизправност и в най-голяма степен смекчават последиците; превозни средства, чиито дизайн, конструкция, оборудване и регулиране противодействат ефективно на човешката грешка; превозни средства, които са обект на интензивна развойна дейност и технологични иновации:

направления

- Автомобилният парк в България непрекъснато се обновява, технически изправен е и отговаря на съвременните тенденции в областта на пасивната и активната безопасност.
- Превозните средства са адаптирани към спецификите на водачи и пътници.
- Автомобилните превози са предмет на ефективен и несъздаващ излишна административна тежест контрол.

Цели

1. Развитие на цялостна държавна политика за обновяване на автомобилния парк в Република България

2. Интегриране на техническото състояние на пътните превозни средства в цялостния отчет и анализ на пътнотранспортния травматизъм

3. Постигане на висока ефективност на контролната дейност, свързана с автомобилния парк

4. Повишаване безопасността на транспорта, превозващ пътници и опасни товари

2.2.6 Спасителна верига за опазване на живота

Помощ, която противодейства на травмата, намалява увредата на здравето и предотвратява загубата на живот при вече настъпили пътни инциденти; помощ, която субсидиарно включва ресурса на единната спасителна система, така че да обезпечи цялостна спасителна верига:

направления

- Всяко ПТП с пострадали, изискващо незабавна медицинска помощ, се обслужва синхронизирано и ефективно от компетентните служби въз основа на общ понятиен апарат, единни нормативна база, система за оценка на нараняванията, триажни, транспортни, лечебно-диагностични, комуникационни и трансферни протоколи, кризисни планове, обучения и тренировки.
- Единната спасителна система осигурява оптимални шансове за физическо и психологическо възстановяване на пострадалите при ПТП.
- Всяка травма в резултат на настъпило ПТП се овладява без допускане влошаване на състоянието или смърт на пострадал вследствие на забава в помощта.

цели

1 Обективна отчетност на статистическите данни за пътнотранспортния травматизъм въз основа на единни критерии за оценка тежестта на травмите

2 Подобрена комуникация между съставните части на единна спасителна система

3 Усъвършенстване на организацията за реакция на екипите в единната спасителна система

раздел

3

управление:

изпълнение
и контрол



глава 3.1

принципи



акценти

- партньорство
- плановост
- всеобхватност
- консенсус
- резултати
- обратна връзка
- отчетност
- документиране
- прозрачност

партньорство

Същност

Успешната политика в областта може да бъде реализирана като цел единствено в условията на партньорство между всички структури, които разполагат с ресурси, необходими за захранването на целия механизъм от обществени отношения – политически, административни, експертни, изследователски, граждански, корпоративни. Партньорството предполага взаимодействие между институциите, научните и академичните среди, неправителствените организации, частните компании, медиите и обществото на всички териториални и йерархични нива.

Приложение

Принципът се реализира чрез координационната функция на ДАБДП, дейността на ДОККПБДП, Съвета за сътрудничество с научната и академичната общност, областните комисии по БДП, междуведомствените работни групи и други форми на вертикални, хоризонтални и мрежови взаимодействия.

Същност

Целите, които България си поставя в областта на БДП, могат да се постигнат само с комплексни, взаимодопълващи се и предварително обмислени мерки, които се изпълняват чрез планирани, обосновани, координирани и последователни действия на отговорните институции. Стратегическото планиране и неговата координация са част от цикличен процес, чрез който концепцията се трансформира в политическа визия, а визията - в публични политики и действия, които водят до желаните промени в реалния свят.

Приложение

Изпълнението на политиката се осъществява при предварително дефинирана стратегическа рамка, съдържаща цели, области за въздействие и конкретни мерки, ангажиращи отговорните партньори на годишна база.

ПЛАНОВОСТ

Същност

Стратегическите цели и мерките на политиката по БДП обхващат както всички нива, така и всички заинтересовани сектори. Дефинирани са шест тематични направления, които включват широк спектър от обществени отношения.

всеобхватност

Приложение

Политиката по БДП е комплексна и динамична. Разширяването на контекста на планираните мерки е естествен процес, който гарантира гъвкавост на оперативната дейност и възможност за адаптиране към новодефинирани потребности. Това води до непрекъснато надграждане на засегнатите теми и се осъществява чрез процес на обществени консултации и обратна връзка.

Същност

Публичните политики обслужват интересите на обществото и служат за постигане на споделени ценности. Консенсусът при изпълнение на политиката по БДП е ключов за посрещане на комплексните предизвикателства.

Приложение

Консенсусът намира израз в обмен на информация, оперативно взаимодействие и споделяне на мнения с оглед интегрирането на широк спектър от интереси и намирането на пресечната им точка. Този процес се обезпечава и координира от ДАБДП. По този начин се осигурява подкрепа за дадена идея, концепция, мярка, което способства за легитимността на всяко взето решение.

консенсус

Същност Всички мерки, включени в държавната политика по БДП, са насочени към постигане на специфични резултати, които следва да намерят отражение в намаляването броя на загиналите и тежко ранените вследствие на ПТП.

Приложение Вземането на управленски решения за поставяне на цели и изпълнение на ангажименти изисква оценка на провежданата политика и предприемане на мерки и методи за коригирането ѝ. Мултиплицирането на мерките следва да се отнася към тези от тях, които са доказали своята ефективност.

резултати

Същност

Участниците в процеса на управление на политиката по БДП получават отговори и реакция на техните предложения. Дебатът протича в размяна на предложения между участниците, като приемането или отхвърлянето на позиция се мотивира.

Приложение

Този процес се обезпечава чрез координационната функция на ДАБДП и участието на компетентните държавни структури. Осигурява се взаимодействието както между държавните институции, така и между институциите и партньорите извън тях.

Обратна връзка

Същност

По пътя към постигане на дългосрочните стратегически цели в областта на БДП приложените мерки следва да се отчитат регулярно с цел: проследяване на напредъка, оценка на ефективността и ефикасността, контрол на поетите ангажименти и навременно предприемане на корективни действия, които да способстват за постигането на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в дългосрочен план.

Приложение

Отчетността на политиката по БДП е предвидена чрез: регулярно тримесечно докладване на изпълнението на плана за действие (в рамките на заседанията на ДОККПБДП на държавно ниво и областните комисии по БДП на териториално ниво) и докладване на изпълнението на политиката по БДП на годишна база (представяне на информация пред МС).

отчетност

Документиране

Същност

Информацията, необходима за управление на политиката по БДП, следва да бъде записвана съгласно установен ред и форма. Взаимодействието между административните структури, гражданите и юридическите лица, реализирано на основата на документооборот, предполага високо ниво на административно общуване.

Приложение

Взаимодействието между партньорите в процеса на планиране, изпълнение и отчитане на политиката по БДП се документира. Това се отнася за размяната на кореспонденция и изготвянето на стратегически, планови и оперативни документи и други, обективиращи дейността на ангажираните структури.

Същност

Прозрачността е един от принципите на модерната публична администрация от съществено значение за политиката в областта на БДП. Обществото следва да е информирано за целите и приоритетите по БДП на държавната администрация, както и за начина на тяхното постигане.

Приложение

Стратегическите и плановите документи, становищата, протоколите, докладите, анализите и другите документи от обществено значение са обект на публичен достъп.

прозрачност


POLICE
POLICE
24-1028



глава 3.2

ефективност



акценти

Ефективното управление на БДП зависи изцяло от прилагането на мерки и методи, които допринасят в най-голяма степен за постигането на поставените цели за намаляване броя на загиналите, ранените и материалните щети, и имат най-високи ползи за обществото.

В страните с най-нисък пътнотранспортен травматизъм дългосрочните цели се разделят на количествени подцели.

Те могат да бъдат поставени за даден период от време, като процент или брой спасени човешки животи, намалено количество ПТП, намален дял на тежко ранените и др.

Липсата на ясен количествено дефиниран подход за подобряване на БДП у нас обременява значително процеса на вземане на управленски решения.

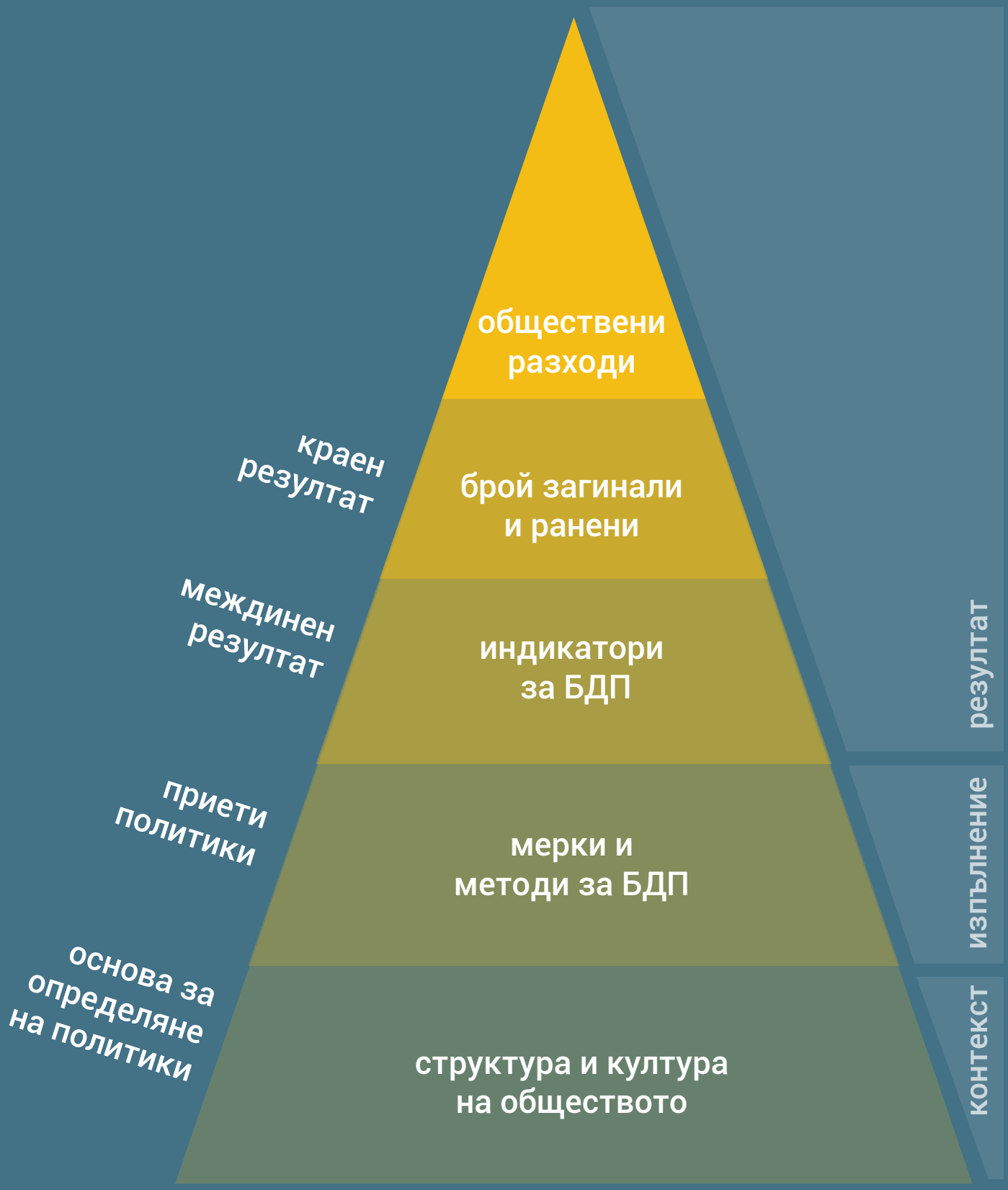
Необходим е подход, който коректно отразява връзката между вложените обществени ресурси и постигнатите резултати.

Подходът следва да интегрира и изчерпателни емпирични изследвания, които предлагат задълбочен анализ на всички приложими мерки и методи за подобряване на БДП.

Ето защо е редно оценката на различните мерки и методи за подобряване на БДП да бъде в основата на предприеманите дейности.

Практиката за извършване на анализа се основава на разработената от новозеландската Агенция за безопасност на пътния транспорт и публикувана през 2000 г. Пирамида на компонентите на БДП.

Този инструмент за характеризиране на БДП в дадена страна е разширен, адаптиран и приет за използване от ЕК през 2012 г.


обществени разходи
краен резултат
брой загинали и ранени
междинен резултат
индикатори за БДП
приети политики
мерки и методи за БДП
основа за определяне на политики
структура и култура на обществото
резултат
изпълнение
контекст

Първият компонент е в основата на пирамидата, като обхваща структурата и културата на обществото, доколкото те влияят върху поведението на участниците в пътното движение, околната среда, инфраструктурата и нивото на техническа изправност на използваните пътни превозни средства. Този компонент предопределя контекста на БДП. Той предоставя входящ ресурс на управляващите за вземане на решения за прилагане на конкретни политики, стратегии, мерки и методи; поставяне на конкретни количествени цели за намаляване броя на загиналите, ранените и материалните щети.

Вторият компонент представлява изходящият ресурс от страна на управляващите. Той обхваща приетите политики, включващи конкретни мерки и методи за подобряване на БДП. Прилагането им е насочено към постигане на поставените цели и изгражда специфична оперативна практика на действие на публичната администрация. Това предопределя и формира процеса на натрупване на административен капацитет и специфични умения от служителите на административните органи, на които е възложено управлението на публичните процеси в областта.

Третият компонент представлява междинният резултат от административната практика на прилагане на мерки и методи за подобряване на БДП. Той се измерва чрез целеви индикатори. Постигнатите междинни резултати следва да се използват от служителите на административните органи за апробиране на наложилите се политики и практика за противодействие на пътнотранспортните произшествия. При непостигане на планираните цели междинните резултати служат като отправна точка за предприемане на допълнителни саниращи действия.

Четвъртият компонент обозначава крайния резултат от положените усилия за подобряване на БДП (обикновено една година). Този компонент представлява количественото измерение на водените в държавата политики и носи най-тежката морална присъда за обществото, тъй като чертае картината на хиляди негативно засегнати от „войната по пътищата" човешки съдби. Този компонент също така дава възможност за съпоставяне на резултатите с други страни. За да се извърши това сравнение, крайният резултат най-често се представя чрез показатели като загинали, ранени и материални щети.

Петият компонент

отразява монетарното измерение на резултатите от водените политики и от приложените мерки и методи за подобряване на БДП. Това е сумата на обществените разходи, включваща паричната стойност на загубените статистически човешки животи, претърпените статистически човешки наранявания и материалните щети, предизвикани от ПТП. Тези разходи са значителни и влияят силно негативно на общественото благосъстояние.

Авторите на пирамидата на компонентите на БДП в обществото предпоставят, че стойността на обществените разходи, свързани с този социално-икономически феномен, е функция от водените политики и предприетите мерки и методи за подобряването ѝ. Като характеризира системно нивото на БДП в едно общество, пирамидата разкрива взаимовръзката „контекст - водени политики - вложени ресурси - получени резултати". Тази взаимовръзка дава възможност за разглеждане на всяка една конкретна мярка, състояща се от различни методи за подобряване на БДП, като отделен обособен елемент, част от различни публични политики, който има своя присъща ефективност.


CB 9557 AB
POLICE
CB 9880 KB



глава 3.3

показатели



В работния документ „Рамка на политиката за безопасност на движението по пътищата на ЕС 2021-2030 г. - следващи стъпки към Визия нула“ ЕК предлага как да приложи своя план за действие в областта.

Документът включва списък с ключовите показатели за ефективност на БДП, разработени от ЕК в тясно сътрудничество с държавите членки, които ще бъдат наблюдавани на ниво ЕС.

С цел интегриране на ключовите показатели за измерване ефекта на политиката по БДП, предстои да се определи подходяща методология за работа с данни. Тя ще обезпечи процеса на набиране и обработка на информацията в европейските държави, като подпомогне както определяне на базовите стойности, така и проследимостта на тенденциите, и динамиката на изпълнението във времето.

Представените по-долу ключови показатели засягат приложни области от безопасността на движението по пътищата и са обвързани с показателите, разработени от ЕК. Показателите следва да представят целевите стойности към 2030 г., като ще бъдат количествено измервани текущо, за да служат като оценка за нивото на БДП в България и база за сравнение с напредъка, постигнат в други държави.

Конкретните целеви стойности на показателите ще бъдат дефинирани и приети след разработване на методика за събиране и обработка на данните, свързани с тях.

Ключов показател за **Скорост**

Процент от превозните средства, пътуващи в рамките на ограничението на скоростта
(предстои да бъде определен)

Скоростта (превишена или несъобразена) е основен фактор за настъпване на ПТП. Тя се контролира от автоматизирани технически средства и системи, като нарушителите не се спират на място, а за извършеното нарушение се издава административнонаказателен документ. Българското законодателство в тази насока е едно от най-либералните в ЕС.

Ключов показател за **Предпазни колани и детски седалки**

Процент от пътниците, използващи предпазни колани и системи за обезопасяване на деца правилно
(предстои да бъде определен)

При настъпване на ПТП ролята на предпазните колани е да намалят риска от нараняване на човешкото тяло. Бебетата и децата се нуждаят от система за обезопасяване, съобразена с техния размер и тегло, адаптирана към растежа им. Подходящите системи за обезопасяване са специално проектирани да предпазват от нараняване по време на сблъсък или внезапно спиране, като ограничават движението на човешкото тяло далеч от конструкцията на превозното средство и разпределят кинетичната енергия от катастрофата върху най-силните части на тялото, с минимални щети за меките тъкани.

Ключов показател за **Алкохол**

Дял на водачите, управляващи с наличие на алкохол в кръвта под наказуемия праг
(предстои да бъде определен)

Употребата на алкохол увеличава вероятността от ПТП, тъй като води до лоша преценка, увеличено време за реакция, по-ниска бдителност и намалена зрителна острота. В допълнение, алкохолът влияе и на други аспекти от поведението на водача, като например поставяне на колан, използване на каска и избор на скорост. По данни на СЗО България е една от страните в Европа, в които се наблюдава периодична прекомерна консумация на алкохол. Разбирането на моделите за употребата му и предотвратяването на опасната консумация са ключови по отношение на пътния травматизъм.

Ключов показател за **Предпазни средства**

Процент от водачите на двуколесни МПС и велосипеди, използващи предпазна каска
(предстои да бъде определен)

Мотоциклетите, мотопедите и велосипедите практически не предлагат защита от наранявания при попадане в ПТП за водачите им и техните спътници. Ето защо вероятността от тежки наранявания при управление на тези превозни средства, особено на главата, е много висока. Носенето на предпазна екипировка е предпоставка за намаляване на тежестта на нараняванията, получени вследствие на пътнотранспортно произшествие.

Ключов показател за **Разсейване на водачите поради използване на мобилни електронни устройства**

Процент от водачите, неизползващи мобилни електронни устройства при управление на превозно средство
(предстои да бъде определен)

Разсейването на водачите е един от ключовите фактори с нарастващо значение за настъпването на ПТП. Телефоните и устройствата за сателитна навигация са основните причини за загуба на концентрация при управление на превозно средство. Увеличеното използване на мобилни апарати, включително и за текстово комуникиране, е свързано с повишаване на риска от ПТП. По тази причина използването на телефони по време на управление на превозното средство е определящ показател за разсейването на водачите.

Ключов показател за **Безопасност на превозните средства**

Процент от новите леки автомобили, които имат Евро NCAP с ниво на безопасност, равно или по-високо от 4 звезди
(предстои да бъде определен)

Активната и пасивната безопасност на превозните средства е ключов елемент от БДП. Технологиите, внедрени в превозните средства, могат да намалят както вероятността от настъпване на ПТП, така и тежестта на последствията, чрез пасивни средства за безопасност (предпазни колани, въздушни възглавници и потенциала на цялостната конструкция на превозното средство да предпази пътниците) и активни средства за безопасност (ABS, ESC, интелигентни системи за аварийно спиране, предупреждение при напускане на пътната лента).

Ключов показател за **Безопасност на инфраструктурата**

Процент изминато разстояние по пътища или с разделяне на движението в противоположни посоки (чрез мантинела или зона), или с ограничение на скоростта, по-малко или равно на ... km/h (ограничението се оставя на преценката на държавите членки), спрямо цялото изминато разстояние
(предстои да бъде определен)

Проектирането, изграждането, експлоатацията и поддръжката на пътищата са основни аспекти от състоянието на пътната инфраструктура, които имат пряко отношение към безопасността на движението. Този ключов показател представя количествено състоянието на пътната инфраструктура по отношение на безопасността на движението по пътищата, независимо от поведението на участниците в движението и средствата за безопасност, внедрени в автомобилите.

Ключов показател за
Спешна медицинска помощ

Времето, изминало в минути и секунди, между спешното повикване след ПТП с телесна повреда и пристигането на спешната помощ.
(предстои да бъде определен)

Намаляването на времето между получаването на травматичната увреда и оказването на компетентна спасителна и медицинска помощ, е от особена важност за ограничаване на тежестта на пътнотранспортния травматизъм. По данни на СЗО оказването на медицинска помощ в рамките на първите 10-15 минути след ПТП е от ключово значение за намаляване на смъртността и ограничаване на инвалидизацията. Съкращаването на това време от 25 на 15 минути може да намали смъртните случаи с една трета.



глава 3.4

отчитане



акценти

Ръководенето, координацията и контролът на изпълнението на държавната политика за повишаване безопасността на движението по пътищата се осъществява от ДАБДП.

В изпълнение на тази политика, наред с други компетенции, Агенцията:

- обезпечава наблюдението и оценката върху изпълнението от държавните администрации на дейностите за постигане на заложените в Националната стратегия за БДП цели и планове за действие.
- одобрява областните програми за БДП и наблюдава изпълнението им.
- извършва системен анализ на безопасността на движението по пътищата и оценка на риска.
- представя най-малко веднъж годишно информация на Министерския съвет за състоянието на безопасността на движението по пътищата и отчита изпълнението на поставените стратегически цели и приоритети в тази област.

Към Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата в Република България 2021-2030 г. се разработват обобщени Планове за действие с хоризонт 3 години.

Първият План за действие 2021-2023 г. към настоящата Стратегия съдържа мерки, произтичащи от определените в условията на национален консенсус стратегически цели по тематични направления, както и от областите на въздействие на националната политика по БДП, дефинирани в Доклад за състоянието на БДП към 2019 г., приет с Решение 776 на МС от 19 декември 2019 г.

Планът за действие е обект на актуализация в началото на всяка година, както и при друга обективно настъпила необходимост. Актуализацията е необходима с оглед конкретизиране на мерките на годишна база, както и планиране на нови мерки, които да бъдат включени в плана за действие съгласно годишните приоритети и оперативни цели на държавната политика по БДП.

Планът за действие поражда ангажимент за всички посочени в него отговорни институции да организират изпълнението на планираните мерки в процеса на реализиране на своите секторни политики.

Докладваната информация се подготвя по унифицирани образци на ДАБДП, приложени към плана за действие.

тримесечно отчитане

Отчитането на изпълнението на плана е:

Чрез докладване от отговорните ведомства към ДАБДП и чрез докладване от членовете на областните комисии по БДП за целите на заседанията на ДОККПБДП и на областните комисии по БДП.

годишно отчитане

За целите на годишното докладване на цялостната държавна политика по БДП към МС и обществеността - в рамките на годишните доклади на отговорните ведомства и областните комисии по БДП към ДАБДП.



ниво	документ	срок и задача	отговорници
национално	**Национална стратегия за БДП [2021 – 2030]**	30 май 2020 г. разработване и приемане на проект на Стратегията	ДАБД, ДОККПБДП
		30 юли 2020 г. публични консултации на проект на Стратегията	ДАБДП
		30 септември 2020 г. приемане на Стратегията от МС	ДАБДП
	План за действие [тригодишен]	30 май 2020 г. разработване на проект на Плана	ДАБДП, ДОККПБДП
		30 юли 2020 г. публични консултации на проект на Плана	ДАБДП
		30 септември 2020 г. приемане на Плана от МС	ДАБДП, МС
		септември - ноември 2023 г., 2026 г., 2029 г. разработване и приемане на план за действие за съответния тригодишен период	ДАБДП, ДОККПБДП
		01 януари - 31 декември 2021-2030 г. годишно изпълнение на план за действие	посочените в плана отговорни страни
	Годишен доклад за изпълнението на план за действие за БДП	тримесечно – докладване на информация за изпълнение на плана до ДАБДП за целите на заседанията на ДОККПБДП	посочените в плана отговорни страни
		15 февруари 2022 – 2031 г. докладване на годишното изпълнение на Плана към ДАБДП	посочените в плана отговорни страни, ДОККПБДП
		докладване на годишното изпълнение на Плана пред МС	ДАБДП
	Секторни стратегии за БДП [2021 – 2030]	30 декември 2020 г. разработване на секторна стратегия	МВР, МОН, МРРБ/ АПИ, МТИТС/ИААА, МЗ, МТСП
областно	**Областни план-програми за БДП [на годишна база]**	10 декември 2020-2029 г. представяне на областна план-програма в ДАБДП за одобрение	ОКБДП
		31 декември 2020-2029 г. приемане на областните план-програми	ДАБДП
		31 декември 2020-2029 г. публикуване на одобрената план-програма на интернет страницата на ОКБДП	ОКБДП ОКБДП
		01 януари - 31 декември 2021-2030 г. изпълнение на областната план-програма	
	Годишни доклади за изпълнение на областната политика по БДП [на годишна база]	1 март 2022-2031 г. представяне на областните доклади в ДАБДП за одобрение	ОКБДП
общинско	**Общински план-програми за БДП [на годишна база]**	01 декември 2020-2029 г. представяне на общинската план-програма в ОКБДП	общини

принципи

планиране

Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движение по пътищата

Държавна агенция Безопасност на движението по пътищата

цели

индикатори

Национална стратегия за БДП 2021-2030 г.

Съвет за сътрудничество с научната и академичната общност

Областни комисии по БДП

Тригодишен план за действие

Компетентни институции (секторни стратегии)

Общини

изпълнение

докладване

Тримесечни доклади за заседанията на ДОККПБДП

Тримесечни доклади за заседанията на областните комисии по БДП

Годишно докладвана информация от ведомствата към ДАБДП

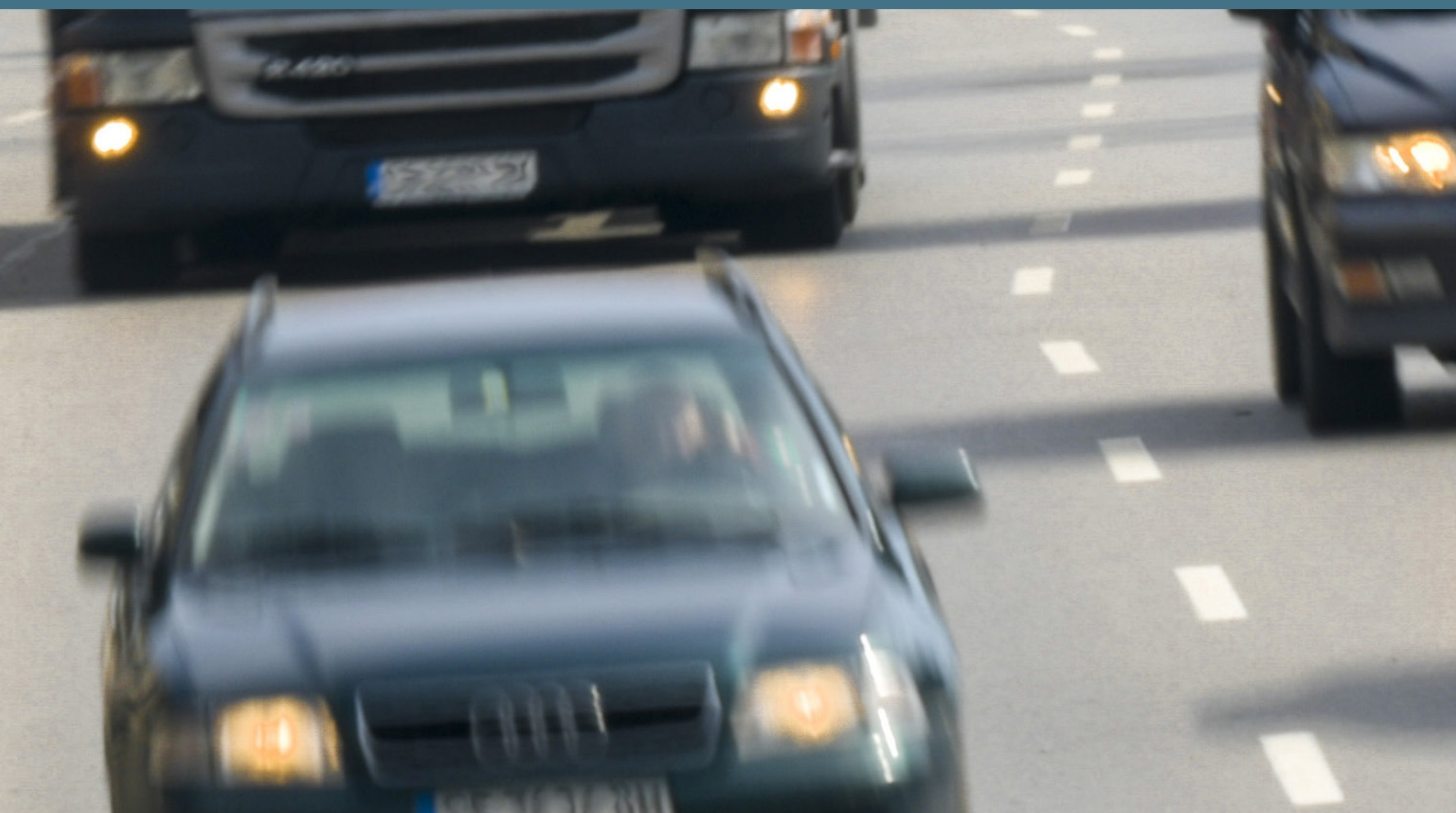
Годишни доклади на Областните комисии по БДП към ДАБДП

Годишен доклад на ДАБДП до МС за изпълнение на държавната политика по БДП



глава 3.5

ангажимент за успех



Рискът от даден вид неуспех на публичните политики е винаги съществуващ поради техния сложен системен характер.

Основна характеристика на всяка комплексна концепция е, че тя невинаги може да бъде строго предвидена и контролирана.

Всяка цел за подобряване на БДП изисква огромно количество информация и експертиза, както и мобилизация, сътрудничество и координация на голям брой хора и организации, които трябва да действат по определени начини в точно определен момент.

Процесът по изпълнение на публични политики не е съвършен, но голяма част от проблемите подлежат на въздействие. Това изисква повече усилия, повече информация, повече ангажираност на партньорите, повече прозрачност, с цел смекчаване на предизвикателствата и подобряване изпълнението на публичната политика.

Подобно на всеки един еволюционен процес, една система се развива благодарение на количественото натрупване на информация. Политиката по безопасност на движението по пътищата изисква дълъг период на натрупване, в който се прилагат методите на селекция и прилагане на доказано успешните мерки.

Разработването и прилагането на успешната публична политика изисква създаване на дългосрочна среда, която да повлияе както на избора и поведението на целевите групи, така и на цялата държавна администрация, която отговаря за провеждането на политиката.

Изпълнението на стратегическата политика по БДП от държавната администрация на всички нива е продължителен процес, който включва мобилизацията на множество ресурси.

Ефективното интегриране на неправителствения сектор, научните и академичните среди изисква още по-активни взаимодействия.

За постигане устойчивост на въздействието върху различните групи в обществото е необходимо да се търсят и прилагат мерки, които са социално приемливи и разпознаваеми. Този процес отнема време, за да даде пълноценен резултат.

Социалната отговорност няма начало и край. Тя се развива спрямо динамиката на средата, в която живеем, а последната никога не остава статична.



институционална матрица за успех

отчитане и оценка	обратна връзка	оценка и коректив	**ефективност**
изпълнение	оперативни задачи	административна подкрепа	ангажираност за изпълнение на политиката
планиране	анализ + изводи	консенсус + визия	целеполагане + политики
	експерти	**ръководство**	**институции**

матрица за успех с целевите групи

= действие	= нагласи	+ убеждения	**поведение**
+ воля	= знания	+ умения	+ кампании
разбиране	образование	+ обучение	+ учене през целия живот
	деца	**водачи**	**общество**



глава 3.6

Комуникация



акценти

Управлението на политиката по БДП включва разработването и прилагането на единна комуникационна рамка, която мотивира социално отговорно поведение на обществото за безопасно движение по пътищата и опазване на човешките живот и здраве.

Комуникационната политика определя основните области на системно взаимодействие между институциите, гражданския, научния, академичния и частния сектор за ефективно повишаване на информираността и устойчива превенция на пътнотранспортния травматизъм.

Комуникационната политика е насочена към оптимизиране на ресурсите и подобряване на координацията между различните партньори, ангажирани с темата, като дефинира основните целеви групи и комуникационни инструменти за тяхното обхващане.

Разработването на комуникационната стратегия е първата стъпка към подобряване на дейностите по информация и публичност – процес, който изисква ангажираност на цялото общество.



Човешкият фактор оказва доминиращо влияние върху безопасността на пътя. Според ООН прилагането на мерки, които могат ефективно да повлияят на поведението на участниците в движението, е ключово за постигане целите на политиката по БДП.

Важна роля в подкрепа на прилагането на законодателни мерки имат информационните кампании за повишаване осведомеността на хората за опасностите в движението и размера на санкциите при нарушаване на закона (ООН : 2011).

Кампаниите за БДП, насочени към конкретна целева група от участници в движението по пътищата, са предназначени да променят поведението им и следва да ангажират възможно най-широк кръг от партньори, в това число средствата за масова информация.

Комуникационната политика следва да мотивира обществото да възприеме по-безопасното поведение на пътя като изграден навик. Ето защо посланията следва да бъдат създадени не само за да привлекат вниманието, но и да подчертаят, че всеки човек е изложен на риск и съществува вероятност да попадне в пътнотранспортно произшествие.

Посланието следва да бъде възможно най-конкретно, за да се възприема като вярно от обществото. В този смисъл организацията, която го отправя, следва да се ползва с висока степен на обществено доверие.

Не по-малко важни са информационните канали, по които се предава посланието, които трябва да използват достоверна, коректна и актуална информация.

Комуникационната политика следва да отчете факта, че човешкото съзнание не е в състояние винаги да прецени точно

риска от настъпване на пътнотранспортно произшествие, което води до илюзорно усещане за сигурност. Това предполага избор на подходящи комуникационни похвати и рекламни форми, съобразени както със съответната целева група, така и с посланието, което следва да достигне до нея.

Като отчита дефицитите на комуникационната политика на национално ниво, ДАБДП инициира подготовката на единна комуникационна стратегия в областта на БДП за периода 2021 – 2030 г. Тя отразява спецификите на страната, отчита добрите практики и набелязва основните мерки в посока подобряване на координацията и оптимизиране на ефекта в областта на информацията и публичността.

Единната комуникационна стратегия конкретизира всички аспекти на комуникационната политика, като специфичните мерки ще бъдат определяни в тригодишните планове за действие към Националната стратегия за БДП.

Дългосрочната цел на единната комуникационна стратегия е свързана с осъществяване на ефективна комуникация и създаване на широка рамка на сътрудничество и съпричастност за различните аспекти от безопасността на движението по пътищата. Това е дълъг процес, който включва осъзнаването на потенциалните рискове за всеки индивид да попадне в ПТП, последствията и отговорността от неговите действия, както и нуждата от повече толерантност на пътя.

Подобна стратегическа цел не може да бъде постигната с фрагментарни действия - нито само с контрол, нито единствено с инфраструктурни решения. Необходими са координирани усилия във всички области на БДП, като ефективната комуникационна политика системно допълва общите усилия на обществото за подобряване средата на живот.



заключение

Пътнотранспортните произшествия и свързаният с тях травматизъм често рефлектират в общественото пространство като изолирани събития, а не като феномен, свързан с разходване на човешките, здравните, социалните и икономическите ресурси на страната.

Безопасността на движението по пътищата е функция на развитието.

Обезпечено с данни и задълбочена информация, обществото може да повлияе на начина, по който БДП се разгръща, така че всяко едно социално поведение и нагласа да повлияят на политиката и следователно да допринесат за спасяването на живот.

Настоящата стратегия поема ангажимент за подхождане към проблема, свързан с безопасността на движението по пътищата, като излиза от стереотипа на някои съществуващи погрешни представи.

погрешна нагласа: Опасните шофьори са основният проблем, възпитанието им е основното решение.

Без да се омаловажава този проблем, има множество, често сложни причини за настъпване на пътните инциденти. Държавите, които се справят най-добре по отношение на безопасността, са приели това и се фокусират върху подобряването на всички нейни съставни елементи (регулаторна база, пътна среда, превозни средства, участници в движението, контрол, спасителна верига за овладяване на травмата), за да сведат до минимум ефекта на човешките грешки, вместо да се фиксират предимно върху дисциплината на водачите.

погрешна нагласа: Пътните инциденти са изолирани епизоди на човешка грешка и данните за тях не са необходими за обществения отзвук.

Ако говорим за травматизма, без да имаме точни данни, тогава действително разказваме тъжни лични истории, но когато докладваме причинно-следствени връзки, всеки един инцидент на пътя ще представлява тема отвъд личната грешка, която ще изисква спешно внимание на всички нива.

погрешна нагласа: Големият брой смъртни случаи на пътя са цената, която държавите с ниски и средни доходи трябва да платят, подобно на страните с високи доходи.

Докато автомобилният транспорт е от жизненоважно значение за развитието на страните, инвестициите в транспортните системи без адекватно внимание към безопасността ще продължат да водят до загуба на живот, здраве и национално богатство. През последните няколко десетилетия бяха извлечени важни поуки от опита на страните с високи доходи. Тези уроци следва да се използват мъдро за смекчаване на въздействието на повишената моторизация върху човешкия живот.

Австралия, Северна Америка и скандинавските страни в Европа, където се използва цялостен подход към безопасността на движението по пътищата, наистина отбелязаха значително намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания по пътищата. Тези резултати обаче са постигнати едва след десетилетия на всеобхватно въздействие. Страните с ниски и средни доходи, където управлението на безопасността по пътищата като цяло е по-слабо, очакват да инвестират сходно време и усилия, за да получат подобни резултати. Това не означава, че нараняванията и смъртните случаи не могат да бъдат намалени и в краткосрочен план. Изводите от страните с високи доходи показват, че много интервенции могат да имат положително въздействие и в близък хоризонт.

погрешна нагласа:
Страните с високи доходи успяха за кратко време да постигнат по-безопасни пътища.

Факт е, че когато държавите с ниски и средни доходи се моторизират бързо, изоставането във въвеждането на мерки за безопасност може да доведе до повече смъртни случаи по пътищата, включително повишен травматизъм за пешеходците и другите уязвими участници в движението. Когато обаче държавите инвестират адекватно в пътна безопасност, връзката между броя на превозните средства и броя на жертвите губи своята пряка зависимост. В действителност много държави с високи доходи продължават да увеличават моторизирането, но при адекватно внимание към безопасността на движението по пътищата успяват да намаляват броя на жертвите.

погрешна нагласа:
Повече коли на пътя означава повече смъртни случаи на пътя.

Данни, свързани с пътнотранспортните произшествия и травматизма в световен мащаб, позволяват сравняването на резултатите в различните страни. Въпреки че класациите се променят на годишна база, някои държави устойчиво съумяват да показват по-добри показатели от други. В Швеция, Великобритания, Норвегия, Япония и Дания има обективни причини за доброто им представяне. Като признаем, че споделянето на знания остава важна част за подобряването на безопасността по пътищата, доказаните практики на водещи страни и многото извлечени поуки следва да бъдат анализирани и адекватно приложени.

Политиката по БДП и управлението ѝ не са новост.

Нейното развитие е свързано с естествено продължаващите процеси на укрепване на ресурсите на модерната и социално отговорната държава. Безспорна е нуждата от политики, които са информирани, иновативни, чувствителни, продуктивни и интегриращи.

Администрациите на страните-членки на ЕС имат една и съща задача да работят за повишаване на благосъстоянието и социалната сигурност. За да бъдат задоволени обществените потребности и осъществени амбициозните цели, е необходимо прецизно синхронизиране на секторните политики, особено в сфера, която е обект на динамични реформи, засилен публичен интерес и все по-високи очаквания от страна на гражданското общество.

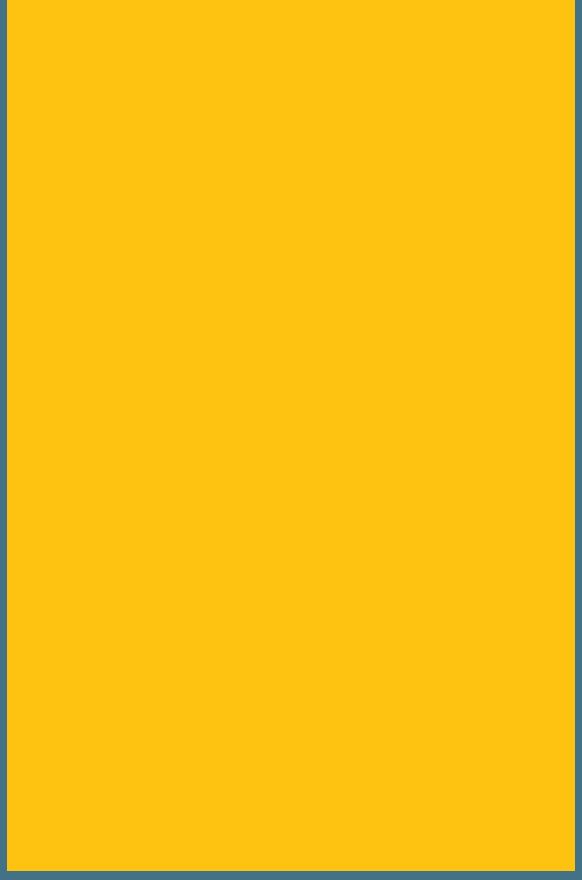
Публичните политики по БДП ще еволюират, подобно на модерното общество.

Понякога резултатите ще мотивират за още по-голяма активност, понякога ще се налага мобилизирането на търпение, докато стане видим ефектът от следваната политика.

в заключение

всяка една мярка, която е в полза на опазването на живота и здравето на нашето общество, ще показва, че компасът на съвместните ни усилия сочи в правилната посока.

Благодарим Ви, че сте наш партньор в усилията на българското общество за опазване на здравето и живота на пътя!



На пътя животът е с предимство!